

L'observatoire national interministériel de sécurité routière

Ce bilan de l'année 2000 de la sécurité routière a été réalisé par l'Observatoire national interministériel de sécurité routière.

LES MISSIONS DE L'OBSERVATOIRE

L'Observatoire national interministériel de sécurité routière a pour principales missions la collecte, la mise en forme, l'interprétation et la diffusion des données statistiques nationales et internationales. Il assure d'autre part le suivi des études sur l'insécurité routière, ainsi que l'évaluation des nouvelles mesures de sécurité prises ou envisagées.

Pour mener à bien ces missions, l'Observatoire s'appuie sur des organismes d'études et de recherche comme l'INRETS, le LCPC, le SETRA et le CERTU. Il met également à contribution un réseau de 25 observatoires régionaux, situés au sein des directions régionales de l'équipement.

Le conseil d'orientation et d'évaluation de l'observatoire émet un avis sur le programme de travail de l'Observatoire et sur la qualité scientifique de ses publications.

Courant 2001, l'actuel conseil d'orientation et d'évaluation sera remplacé par le Conseil national de sécurité routière. Il disposera de prérogatives étendues et d'un budget d'études propre. Il sera en outre doté d'un comité d'experts chargé d'orienter le cadre général et la méthodologie des statistiques et des études de l'Observatoire.

Sources essentielles du bilan

L'Observatoire tient à remercier plus particulièrement la **Direction générale de la gendarmerie nationale** (DGGN) et la **Direction générale de la police nationale** (DGP) qui recueillent sur le terrain les données sur les accidents présentées dans ce bilan.

La rédaction

La rédaction du présent document a été coordonnée par :

Jean Chapelon, secrétaire général de l'Observatoire, et Maryse Lagache, adjointe du secrétaire général et chargée d'études à l'Observatoire.

Ont notamment participé à la rédaction :

- Serge Boyer, chargé d'études à l'Observatoire (comportement des usagers : vitesse et ceinture de sécurité, grandes données de l'accidentologie)
- Colette Decamme, assistante à l'Observatoire (sortie des chiffres du fichier accident)
- Claude Filou, chargé de recherches à l'INRETS (évolution de l'accidentologie des motocyclettes en 2000)
- Patrick Le Breton, conseiller technique en statistiques au SETRA (participation à l'analyse conjoncturelle)
- Jean-Louis Legros, responsable de la mission du permis à points à la DSCR (le permis à points en 2000)
- Fabrice Loones, attaché de l'INSEE, chargé d'études à l'Observatoire (le traitement de l'information, les comparaisons européennes) ;
- René Pollet, responsable du département marché auto à la FFSA (ensemble des accidents corporels et matériels de 1988 à 1999)
- Marie-Andrée Rougès, chargée d'études à l'Observatoire (permis de conduire, opinion, comparaisons par départements et régions)
- Gilbert Salle, chef de la section statistique de la DLPAJ au ministère de l'Intérieur (évolution des principales infractions entre 1990 et 1999 et permis à points en 2000)
- Odile Timbart, responsable du bureau des études et de la diffusion à la sous-direction de la statistique, des études et de la documentation au ministère de la Justice (conduites en état alcoolique, homicides et blessures involontaires par conducteurs en état alcoolique en 1999)

Le bilan des accidents et des victimes de la route recensés au cours de l'année 2000, année de la « Grande Cause » pour la sécurité routière, présente les chiffres les moins élevés depuis que des statistiques fiables existent en France (1956), alors que depuis cette date la circulation routière a plus que sextuplé sur notre territoire.

Si ce constat est encourageant et si des progrès réels ont été enregistrés ces dernières années en France, les 7 643 morts et les 162 117 blessés dont 27 407 blessés graves, dénombrés sur nos routes constituent encore un bilan inacceptable.

Selon un sondage BVA réalisé en décembre 2000, 92 % des Français se disent préoccupés par les accidents de la route, devant le cancer (87 %) et les risques alimentaires (72 %).

Pour faire reculer l'insécurité routière, il est essentiel d'approfondir les connaissances et de mieux les diffuser.

La publication du présent bilan de la sécurité routière en France participe de cette démarche. Cette année nous avons demandé à la Documentation française, editrice de l'ouvrage, d'en revoir entièrement la maquette pour le rendre plus lisible et plus attractif.

Nous espérons que cet outil sera utile à tous ceux qui veulent **mieux comprendre pour agir**.

Isabelle MASSIN

Déléguée interministérielle à la sécurité routière

Sommaire

Présentation de l'observatoire	3
Avant-propos	5

1 – SYNTHÈSE

Les accidents corporels de la circulation routière : traitement de l'information	10
Synthèse générale de l'année 2000	14
Rappel du bilan des vingt précédentes années	16
Les grandes données de l'accidentologie	18
Actions 2000 des pouvoirs publics	22
Études et recherches	34

2 – RÉSULTATS DÉTAILLÉS

Bilan 2000 comparé au bilan 1999 par service de surveillance	45
--	----

Par catégories d'usagers

Évolution du nombre de victimes par catégories d'usagers	46
Évolution de l'accidentologie des motocyclistes en 2000	48
Taux de tués dans les véhicules par rapport au parc en 2000	52
Taux de victimes dans les véhicules par rapport au parc en 2000	53

Par classes d'âge

Évolution du nombre de victimes par classes d'âge	54
Répartition du nombre de tués par classes d'âge et catégories d'usagers en 2000	56
Taux de tués selon l'âge par rapport à la population en 2000	57
Taux de victimes selon l'âge par rapport à la population en 2000	58

Par catégories de réseaux

Évolution du bilan des accidents corporels par catégories de réseaux	59
Évolution du bilan des accidents corporels selon le milieu urbain et la rase campagne	61

Analyse temporelle

L'analyse conjoncturelle	63
Bilan mensuel 2000 / 1999	66
Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués selon le mois en 2000	67
Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués selon le jour de la semaine en 2000	68
Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués selon l'heure en 2000	69

Autres analyses

Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués selon les conditions d'éclairage et la présence ou non d'une intersection en 2000	70
Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués dans les accidents contre obstacles fixes en 2000	71
Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués selon le type d'accident en 2000	72

Par département ou région

Répartition des accidents corporels et des victimes par départements	73
L'insécurité routière dans les départements d'outre-mer	76
Répartition des accidents corporels et des victimes par régions	80

3 – LES USAGERS

Comportement

Mesure des vitesses	83
Vitesses pratiquées de jour par les voitures de tourisme	84
Vitesses pratiquées de nuit par les voitures de tourisme	88
Vitesses pratiquées de jour par les poids lourds	89
Vitesses pratiquées de jour par les motocyclettes	95
Port de la ceinture de sécurité de jour, aux places avant des véhicules	96

Contrôles et infractions

Évolution des principales infractions entre 1990 et 1999	97
Contrôles de la vitesse, de l'alcoolémie et du port de la ceinture de sécurité par la gendarmerie nationale et la police nationale	100

Sanctions

Conduites en état alcoolique, homicides et blessures involontaires par conducteurs en état alcoolique en 1999	102
---	-----

4 – COMPARAISONS

Comparaisons européennes	113
Comparaisons avec d'autres modes de transport en 1999	118

5 – ÉLÉMENTS D'APPRÉCIATION

Ensemble des accidents matériels et corporels de 1988 à 1999	122
Le coût de l'insécurité routière en 2000	125
Le permis à points en 2000	126
Permis de conduire délivrés	129
Parc en circulation	130
Estimation du parc de voitures particulières en circulation par âge, au 1 ^{er} janvier 2001	131
Évolution de la circulation et de la consommation de carburants	132
Quelques grands chiffres sur le réseau routier et la circulation routière en France	133
Les Français et la sécurité routière	135

6 – LES ACTEURS DE LA LUTTE CONTRE L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE 139

7 – LES GRANDES DATES DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE 145

1 | *Synthèse*

Les accidents corporels de la circulation routière : traitement de l'information

Les nombres d'accidents corporels et de victimes contenus dans ce bilan sont obtenus par l'exploitation du fichier national des accidents corporels de la circulation routière. Mais avant de présenter comment l'Observa-

toire récupère, contrôle et diffuse les informations concernant ces accidents, il est nécessaire de donner quelques définitions.

Définitions

Un **accident corporel** (mortel et non mortel) de la circulation routière :

- provoque au moins une victime ;
- survient sur une voie ouverte à la circulation publique ;
- implique au moins un véhicule.

Sont donc exclus tous les accidents matériels ainsi que les accidents corporels qui se produisent sur une voie privée ou qui n'impliquent pas de véhicule.

Un accident corporel implique un certain nombre d'usagers. Parmi ceux-ci, on distingue :

- **les indemnes** : impliqués non décédés et dont l'état ne nécessite aucun soin médical ;
- **les victimes** : impliqués non indemnes.

Parmi les victimes, on distingue :

- **les tués** : victimes décédées sur le coup ou dans les six jours qui suivent l'accident ; pour obtenir le nombre de tués à 30 jours (définition internationale du tué d'un accident corporel de la circulation routière), on utilise un coefficient multiplicateur de 1,057 ;
- **les blessés** : victimes non tuées (ces blessés peuvent décéder après les six jours mais ils sont considérés comme blessés).

Parmi les blessés, on distingue :

- **les blessés graves** : blessés dont l'état nécessite plus de six jours d'hospitalisation ;
- **les blessés légers** : blessés dont l'état nécessite entre 0 et six jours d'hospitalisation ou un soin médical.

On entend par **milieu urbain**, l'ensemble des réseaux situés à l'intérieur d'une agglomération définie au sens du code de la route (parties de routes situées entre les panneaux de début et de fin d'agglomération) quelle qu'en soit la taille. Le reste du réseau, situé hors agglomération, constitue la **rase campagne**.

GÉNÉRALITÉS

Tous les accidents corporels de la circulation routière doivent faire l'objet d'un procès-verbal établi par les forces de l'ordre rendues sur les lieux. Parallèlement à cette procédure judiciaire, elles doivent remplir un BAAC (bulletin d'analyse d'accident corporel de la circulation).

Le bulletin accident contient des informations sur les **caractéristiques** de l'accident (localisation, date, heure, lumière, conditions atmosphériques, type de collision, etc.), les **lieux** de l'accident (catégorie de route, régime de circulation, tracé, état des routes, aménagement-infrastructure, etc.), les **véhicules** impliqués (catégorie, type mine, obstacle fixe ou mobile heurté, type de manœuvre avant l'accident, etc.) et les **usagers** impliqués (âge, sexe, catégorie socio-professionnelle, gravité, catégorie : conducteur, passager ou piéton, alcoolémie, existence et utilisation d'équipement de sécurité, etc.). Au total, une soixantaine de données est recueillie pour chaque accident.

COLLECTE

Les ministères de la Défense (gendarmerie nationale) et de l'Intérieur (sécurité publique, compagnies républicaines de sécurité, préfecture de police de Paris et police aux frontières) font parvenir leurs données informatiques

au ministère de l'Équipement. Les brigades locales de gendarmerie remplissent leurs BAAC sur support informatique qu'elles envoient au groupement départemental dont elles dépendent qui les contrôle et les retransmet au centre national de traitement de l'information de la gendarmerie nationale situé à Rosny-sous-Bois. Pour les accidents dépendant de la sécurité publique et de la PAF, les données sont transmises directement au centre de traitement informatique du ministère de l'Intérieur situé à Juvisy qui les fait parvenir ensuite au centre d'exploitation informatique de Beauvais. Ce centre reçoit également les éléments fournis par les CRS et la préfecture de police de Paris. Au ministère de l'Équipement, le SETRA (service d'études techniques des routes et autoroutes) est chargé de réceptionner et de concaténer les fichiers.

CONTRÔLE-QUALITÉ

Le ministère de l'Équipement dispose d'un logiciel qui mesure et corrige éventuellement les erreurs logiques contenues dans les BAAC (par exemple, le fait d'attribuer le port du casque à l'usager automobile et non à celui de la moto). Au sein de l'Observatoire est réalisée une opération de contrôle et de correction consistant à repérer les ruptures de séries et à interroger les services. Bien qu'approximative, cette méthode est très utile car l'expérience montre que l'absence de BAAC résulte beaucoup plus de problè-

mes locaux (effectifs ou transmission) qui entraînent la non-rédaction ou la non-transmission de bulletins. Ces problèmes trouvent une solution si on les repère suffisamment à temps. De plus, depuis le mois d'avril, l'Observatoire édite des indicateurs de qualité du fichier accident : délai, complétude des informations, valeurs d'un certain nombre de données tests. Cette démarche s'inscrit dans un plan de modernisation du fichier accident comprenant trois volets : un plan qualité, des mesures de simplification et la déconcentration du fichier au plan local.

DIFFUSION

Après diverses corrections, le fichier annuel est constitué et diffusé à différents utilisateurs : le SETRA, l'INRETS (institut national de recherche sur les transports et leur sécurité), le CERTU (centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques), l'ASFA (associa-

tion des sociétés françaises d'autoroutes) et le LAB (laboratoire commun d'accidentologie et de biomécanique de Renault-Peugeot) entre autres. Le fichier accident sert principalement à l'Observatoire pour réaliser ce bilan annuel. Il est aussi utilisé pour étudier les risques de certains groupes de population accidentogènes (les jeunes, les poids lourds, etc.) ou de certains comportements (alcool au volant, port de la ceinture, etc.).

Ce fichier est aussi utilisé à un niveau régional. Les Observatoires régionaux (situés dans les DRE – directions régionales de l'équipement), les CETE (centre d'études techniques de l'équipement) et les CDES (cellules départementales d'exploitation et de sécurité) situées dans les DDE (directions départementales de l'équipement) l'exploitent localement après y avoir effectué éventuellement d'autres corrections, principalement de localisation, ou y avoir ajouté des accidents non reçus au niveau national. Malheureusement, ces corrections ne sont pas prises en compte dans le fichier national.

IDENTIFIANT

CODE UNITÉ 9 10 N° FEUIL 14 15 ÉTABLI PAR 17

1 - GENDARMERIE NATIONALE
2 - PRÉFECTURE DE POLICE PARIS
3 - C.P.S.
4 - P.A.F.
5 - POLICE URBAINE

1 - CARACTÉRISTIQUES

TYPE DE JOUR

LUNDI 1
MARDI 2
MERCREDI 3
JEUDI 4
VENDREDI 5
SAMEDI 6
DIMANCHE 7

LUMIÈRE

PLEIN JOUR 1
CRÉPUSCULE OU AUBE 2
NUIT SANS ÉCLAIRAGE PUBLIC 3
NUIT AVEC ÉCLAIRAGE PUBLIC - NON ALLUMÉ 4
- ALLUMÉ 5

LOCALISATION

POPULATION DE LA COMMUNE

HORS AGGLOMÉRATION 1
EN AGGLOMÉRATION 2
DE 0 A 500 H 3
DE 501 A 2 000 H 4
DE 2 001 A 5 000 H 5
DE 5 001 A 20 000 H 6
DE 20 001 A 50 000 H 7
DE 50 001 A 100 000 H 8
DE 100 001 A 300 000 H 9
PLUS DE 300 000 H 9

INTERSECTION

HORS INTERSECTION
EN INTERSECTION OU A PROXIMITÉ IMMÉDIATE
EN X
EN Y
A PLUS DE 4 BRANCHES
GRATOIRE
PLACE
PASSAGE A NIVEAU
AUTRE

DATE

JOUR MOIS AN

HEURE

HEURE MINUTE

CODE INSEE LIEU ACCIDENT

DÉPARTEMENT COMMUNE

2 - LIEUX

CATÉGORIE

RÉGIME DE CIRCULATION

PROFIL EN LONG

TRACÉ EN PLAN

ÉTAT ROUTE

ÉTAT

CODE ROUTE

1 AUTOROUTE
2 ROUTE NATIONALE
3 ROUTE DÉPARTEMENTALE
4 VOIE COMMUNALE
5 HORS RÉSEAU PUBLIC
6 PARC DE STATIONNEMENT OUVERT A LA CIRCULATION PUBLIQUE
7 AUTRE

VOIE

LETTRE INDICE A B C
SIS 2
TER 3
ETC.

NUMÉRO OU FINATO

ROUTE :
1 A SENS UNIQUE
2 BIDIRECTIONNELLE
3 A CHAUSSEES SÉPARÉES
4 AVEC VOIES A AFFECTATION VARIABLE

NUMÉRE TOTAL DE VOIES DE CIRCULATION (VOIR SCHEMA AU VERSO)

MARQUAGE CHAUSSEE

1 OUI
2 NON

VOIE SPÉCIALE

1 PISTE CYCLABLE
2 BANDE CYCLABLE
3 VOIE RÉSERVÉE

1 PLAT
2 PENTE
3 SOMMET DE COTE
4 BAS DE COTE

(PAR RAPPORT AU SENS DE MARCHÉ DU PREMIER VÉHICULE DÉCOTÉ)
PARTIE RECTILIGNE 1
EN COURBE A GAUCHE 2
EN COURBE A DROITE 3
EN S 4

1 CONFORTABLE
2 EN BON ÉTAT
3 DÉFORMÉE
4 OBJETS ÉPARS
5 VISIBILITÉ GÉNÉE
6 GRAVILLONS ÉPARS
7 RAVINAGE
8 AUTRE

VE CORPS GR

POINT KILOMÉTRIQUE OU REPÈRE

(SE RÉFÉRER PAR RAPPORT A LA BORNE AMONT)
N° DE BORNE MÈTRES

LARGEUR

(EN MÈTRES)
TERRE-PLEIN CENTRAL ROUTE HORS T

3 - VÉHICULES

CATÉGORIE ADMINISTRATIVE

VÉHICULE SPÉCIAL

FACTEUR LIÉ AU VÉHICULE

01 BICYCLETTE
02 CYCLOMOTEUR
03 VOITURETTE OU TRICYCLE A MOTEUR
04 SCOOTER IMMATRICULÉ
05 MOTOCYCLETTE
06 SIDE-CAR
07 V.L. SEUL
08 V.L. + CARAVANE
09 V.L. + REMORQUE
10 V.U. SEUL (1,6T + PTAC ≤ 3,5T)

11 V.U. (10) + CARAVANE
12 V.U. (10) + REMORQUE
13 P.L. SEUL (1,6T + PTAC ≤ 3,5T)
14 P.L. SEUL (PTAC > 3,5T)
15 P.L. + REMORQUE(S)
16 TRACTEUR ROUTIER SEUL
17 TRACTEUR ROUTIER + SEMI-REMORQUE
18 TRANSPORT EN COMMUN DE PERSONNES
19 TRAIN - TRAMWAY
20 ENGIN SPÉCIAL
21 TRACTEUR AGRICOLE
99 AUTRE

TAXI 1
AMBULANCE 2
POMPIER 3
POLICE - GENDARMERIE 4
TRANSPORT SCOLAIRE 5
MATIÈRES DANGEREUSES 6
AUTRE 9

1 DÉFECTUOSITÉ MÉCANIQUE
2 ÉCLAIRAGE - SIGNALISATION
3 PNEUMATIQUES USÉS(S)
4 ÉCLATEMENT DE PNEUMATIQUES
5 CHARGEMENT
6 DÉPLACEMENT DU VÉHICULE
9 AUTRE

LETTRE CONVENTIONNELLE

CODE ROUTE

1 VÉHICULE EN FUTE

SENS DE CIRCULATION

1 P.K. OU P.R. CROISSANTS
2 P.K. OU P.R. DÉCROISSANTS

IMMATRIC.

DÉPARTEMENT OU PAYS

■

DATE 1ère MISE EN CIRCULATION

MOIS ANNÉE

DATE DERNIER CONTRÔLE OU VISITE TECHNIQUE

MOIS ANNÉE

APPARTENANT A

CONDUCTEUR 1
VÉHICULE VOLÉ 2
PROPRIÉTAIRE CONSENTANT 3
■ ADMINISTRATION 4
ENTREPRISE 5

TYPE VÉHICULE

- RECOPIER INTÉGRALEMENT LE GROUPE ALPHANUMÉRIQUE FIGURANT SUR LA CARTE GRISE

MOTOCYCLETTE : PUISSANCE + GENRE (S | T | M | T | E |)

▲ CHARGEMENT

1 SOLIDE
2 LIQUIDE
3 GAZ
4 ANIMAL
9 AUTRE

ASSURANCE

1 OUI
2 NON
3 NON PRÉSENTATION

4 - USAGERS

LETTRE CONVENTIONNELLE

PLACE DANS LE VÉHICULE

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49

1 RESPONSABLE PRÉSUMÉ

CATÉGORIE

1 CONDUCTEUR
2 PASSAGER
3 PIÉTON

GRAVITÉ

1 INDEMNÉ
2 TUÉ
3 BLESSÉ GRAVE
4 BLESSÉ LÉGER

A. I. S.

(POUR PAR LE MÉDECIN)

1 2 3

CATÉGORIE SOCIO-PROFESSIONNELLE

(A NE RENSEIGNER QUE POUR LE CONDUCTEUR OU LE PIÉTON)

1 CONDUCTEUR PROFESSIONNEL
2 AGRICULTEUR
3 ARTISAN, COMMERÇANT, PROFESSION INDÉPENDANTE
4 CADRE SUPÉRIEUR, PROFESSION LIBÉRALE, CHEF D'ENTREPRISE
5 CADRE MOYEN, EMPLOYÉ
6 OUVRIER
7 RETRAITÉ
8 CHÔMEUR
9 AUTRE

1 MASCULIN
2 FÉMININ

SEXE

NATIONALITÉ

RÉSIDENT DÉPARTEMENT OU PAYS

NAISSANCE

MOIS ANNÉE

MOIS ANNÉE

MOIS ANNÉE

FACTEUR LIÉ A L'USAGER

1 MALAISE - FATIGUE
2 MÉDICAMENT - DROGUE
3 IRRITÉTÉ
4 ATTENTION PERTURBÉE
5 IRRÉSISTIBLE APPARENTE

ALCOOLÉMIÉ

(Y COMPRIS PIÉTON)

1 IMPOSSIBLE
2 REFUSÉ
3 PRISE DE SANG
4 ETHYLOMÈTRE
5 RÉSULTAT NON CONNU
6 DÉPISTAGE NÉGATIF

TAUX ALCOOLÉMIÉ

(SI POSITIF)

DE

1 VALÉ
2 PÉR
3 SUS
4 APPR
5 CON
6 CATS
7 DGR

DA

(POUR

NO

SIL EXISTE UN PRÉSUMÉ RESPONSABLE, IL EST OBLIGATOIREMENT DÉCRIT LIGNE 40

ANALYSE
CORPOREL
SULATION

UNITÉ (EN CLAIR)

NOM DU RÉDACTEUR

VU ET CORRIGÉ PAR LE C.B.

DOCUMENT
A RENSEIGNER
A LA MAIN

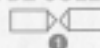
CONDITION ATMOSPHÉRIQUE

- NORMALE 1
PLUIE LÉGÈRE 2
PLUIE FORT 3
NEIGE - GÊLE 4
BROUILLARD - FUMÉE 5
VENT FORT - TEMPÊTE 6
TEMPS ÉBLOUSSANT 7
TEMPS COUVERT 8
AUTRE 9

VÉHICULE CONTRE VÉHICULE

- FRONTALE 1
PAR L'ARRIÈRE 2
PAR LE CÔTÉ 3

TYPE DE COLLISION



VÉHICULES CONTRE VÉHICULES

- EN CHASSE 4
COLLISIONS MULTIPLES 5
AUTRE COLLISION 6
SANS COLLISION 7



ADRESSE POSTALE - INDICER LE NUMÉRO, LA NATURE ET LE NOM DE LA VOIE (VOIR ABRÉVIATIONS AU VERSO)

VÉRIFIÉ PAR
LE COT DE COMPAGNIE

SURFACE

- ASPHALTE 1
GRISE 2
CIMENT 3
BOULEVARD 4
BOULEVARD 5
BOULEVARD 6
BOULEVARD 7
BOULEVARD 8
BOULEVARD 9

AMÉNAGEMENT - INFRASTRUCTURE

- 1 SOUS-TERRAIN - TUNNEL
2 PONT - AUTOPONT
3 BRETÈLLE D'ÉCHANGEUR OU DE RACCORDEMENT
4 VOIE FERRÉE
5 CARREFOUR AMÉNAGÉ
6 ZONE PIÉTONNE
7 ZONE DE PÉAGE

SIGNALISATION

- 01 ROUTE PRIORITAIRE
02 FEUX TRICOLORES EN FONCTIONNEMENT
03 FEUX TRICOLORES H.S. OU CLIGNOTANTS
04 STOP
05 CÉDEZ LE PASSAGE
06 PRIORITÉ À DROITE
07 PANNÉAU SIGNALISATION DANGER
08 VIRAGE BALISÉ
09 BALISAGE LATÉRAL (HORS VIRAGE)
10 BALISAGE CHANTIER
11 BALISAGE ACCIDENT
12 BALISAGE MOBILE
99 AUTRE

ENVIRONNEMENT

- 01 ZONE URBAINISÉE HORS AGGLOMÉRATION
02 ZONE NON URBAINISÉE EN AGGLOMÉRATION
03 POINT ÉCOLE SURVEILLÉ
04 POINT ÉCOLE NON SURVEILLÉ
05 ARRÊT DE BUS
06 Ralentisseurs (chicanes, dos d'âne)
07 BANDES PUGEURS OU RÉSONNANTES
08 PUBLICITÉ - INFORMATION
09 TROTTOIR OU ACCOTEMENT INEXISTANT
10 ROUTE BORDÉE D'ARBRES
11 ÉTRANGLÉMENT
12 AUGMENTATION DU NOMBRE DE VOIES
13 RÉDUCTION DU NOMBRE DE VOIES

SITUATION DE L'ACCIDENT

- SUR CHAUSSEE 1
SUR BANDE D'ARRÊT D'URGENCE 2
SUR ACCOTEMENT 3
SUR TROTTOIR 4
SUR VOIE CYCLABLE 5

RÉSERVÉ
AUX SONDAGE

VÉHICULE

OBSTACLE FIXE HEURTÉ

- 01 VÉHICULE EN STATIONNEMENT
02 ARBRE
03 GLISSIÈRE MÉTALLIQUE
04 GLISSIÈRE BÉTON
05 AUTRE GLISSIÈRE
06 BATIMENT, MUR, PILE DE PONT
07 SUPPORT SIGNALISATION VERTICALE
OU POSTE D'APPEL D'URGENCE
08 POTEAU
09 MOBILIER URBAIN
10 PARAPET
11 ILOT, REFUGE, BORNE HAUTE
12 BORDURE DE TROTTOIR
13 FOSSE, TALUS, PAROI ROCHUEUSE
14 AUTRE OBSTACLE FIXE SUR CHAUSSEE
15 AUTRE OBSTACLE FIXE SUR TROTTOIR
OU ACCOTEMENT
16 SORTIE DE CHAUSSEE SANS OBSTACLE

OBSTACLE MOBILE HEURTÉ

- 1 PIÉTON
2 VÉHICULE
3 ANIMAL
4 VÉHICULE SUR RAIL
5 AUTRE

POINT DE CHOC
INITIAL

- 1 AVANT
2 AVANT-DROIT
3 AVANT-GAUCHE
4 ARRIÈRE
5 ARRIÈRE-DROIT
6 ARRIÈRE-GAUCHE
7 CÔTÉ DROIT
8 CÔTÉ GAUCHE
9 CHOC MULTIPLES
(TONNEAUX)

MANOEUVRE PRINCIPALE AVANT L'ACCIDENT

CIRCULANT

- 01 SANS CHANGEMENT DE DIRECTION
02 MEME SENS, MEME FILE
03 ENTRE 2 FILES
04 EN MARCHÉ ARRIÈRE
05 A CONTRESSENS
06 EN FRANCHISSANT LE TERRE-PLEIN CENTRAL
DANS COULOIR DE BUS - DANS LE MEME SENS
07 DANS COULOIR DE BUS - DANS LE SENS INVERSE
08 EN S'INSÉRANT
09 EN FAISANT DEMI-TOUR SUR LA CHAUSSEE

CHANGEANT DE FILE

- 11 A GAUCHE DÉPORTÉ 13 A GAUCHE
12 A DROITE 14 A DROITE

TOURNANT

- 15 A GAUCHE DÉPASSANT 17 A GAUCHE
16 A DROITE 18 A DROITE

DIVERS

- 19 TRAVERSANT LA CHAUSSEE
20 MANOEUVRE DE STATIONNEMENT
21 MANOEUVRE D'ÉVITEMENT
22 OUVERTURE DE PORTE
23 ARRÊTÉ (HORS STATIONNEMENT)
24 EN STATIONNEMENT (AVEC OCCUPANTS)

NOMBRE
D'OCCUPANTS
DANS LE T.C.
(CONDUCTEUR
COMPRIS)

*

NOTA :
CETTE CASE NE
CONCERNE QUE
LES T.C.ELLE ÉVITE DE
RENGER LA
BANDEAU
"USAGERS" EN CE
QUI CONCERNE LES
PASSAGERS
INDIENNESPERMIS
CONDUIRESOU
STRANGE DE LA
ITE
ORIE NON VALABLE
DE PERMISOBTENTION
VÉHICULE CONDUIT

TRAJET

- 1 DOMICILE - TRAVAIL
2 DOMICILE - ÉCOLE
3 COURSES - ACHATS
4 UTILISATION PROFES.
5 PROMENADE - LOISIRS
9 AUTRE

ÉQUIPEMENT SÉCURITÉ

UTILISATION

EXISTENCE

- CENTURE 1
CASQUE 2
DISPOSITIF ENFANT 3
ÉQUIPEMENT RÉFLÉCHISSANT 4
AUTRE 5

- 1 OUI
2 NON
3 NON
DÉTERMINABLE

MANOEUVRE DU PIÉTON

LOCALISATION

- SUR CHAUSSEE
1 A - 50 m. DU PASSAGE PIÉTON
2 A - 50 m. DU PASSAGE PIÉTON
SUR PASSAGE PIÉTON
3 SANS SIGNALISATION LUMINEUSE
4 AVEC SIGNALISATION LUMINEUSE
DIVERS
5 SUR TROTTOIR
6 SUR ACCOTEMENT OU S.A.U.
7 SUR REFUGE
8 SUR CONTRE-ALLÉE

ACTION

- SE DÉPLACANT
1 SENS VÉH. HEURTANT
2 SENS INVERSE VÉH.
DIVERS
3 TRAVERSANT
4 MASQUÉ
5 JOUANT - COURANT
6 AVEC ANIMAL
9 AUTRE

PIÉTON

- SEUL 1
ACCOMPAGNÉ 2
EN GROUPE 3

Synthèse générale de l'année 2000

RÉSULTATS D'ENSEMBLE

En 2000, on a enregistré :

- 121 223 accidents corporels,
- 7 643 tués à six jours, soit 8 079 tués à trente jours,
- 162 117 blessés dont 27 407 blessés graves.

Ce bilan est favorable par rapport à celui de l'an dernier avec moins d'accidents corporels (- 2,7 %), de blessés (- 3,3 %), de tués (- 4,8 %) et surtout beaucoup moins de blessés graves (- 14,0 %), forte diminution observée sur une longue période mais qui s'est accélérée en 2000. Ce bilan est d'autant plus favorable que l'année 2000 comptait un jour de plus que 1999.

Il convient d'autre part de noter que le nombre de tués n'a jamais été aussi bas depuis que des statistiques fiables existent (1956).

La gravité, avec 6,30 tués pour 100 accidents corporels est la plus basse de la dernière décennie mais reste encore à un niveau plus élevé que celui enregistré dans les années 1980-1990.

L'ANALYSE CONJONCTURELLE

L'année 2000 a été marquée par deux périodes très distinctes : les quatre premiers mois, avec une augmentation globale de 2,6 % du nombre de tués, et les huit mois suivants qui, sauf octobre (+ 1,2 %), ont enregistré des diminutions du nombre de tués dont certaines exceptionnelles comme août (- 17,9 %) et dans une moindre mesure, septembre (- 12,1 %), mai (- 10,7 %) et novembre (- 9,2 %) (voir à ce sujet le chapitre sur l'analyse conjoncturelle).

En données corrigées des variations saisonnières, météorologiques et calendaires, le bilan annuel moyen est d'environ 7 400 tués. La différence avec le résultat réel de 7 643 tués s'explique essentiellement par des conditions météo défavorables.

Les commentaires suivants ne concernent que l'année 2000 comparée à l'année 1999.

INDICE DE CIRCULATION

La progression de la circulation sur le réseau national (autoroutes et routes nationales) n'a été cette année que de 2,1 % alors qu'elle avait été de plus de 4 % en 1999 et 1998 et de plus de 3 % en 1997. Elle a été plus marquée sur les autoroutes (+ 3,4 %) que sur les routes nationales (+ 0,6 %). L'augmentation du prix des carburants a été particulièrement élevée cette année (+ 17,3 %) après + 4,1 % en 1999 et - 2,9 % en 1998. Ceci explique la stagnation de la consommation de carburants (- 0,1 %) après une augmentation de 2,1 % en 1999.

VITESSES DES VOITURES DE TOURISME, DE JOUR

Globalement, de jour, en 2000, les vitesses moyennes pratiquées par les voitures de tourisme sont restées stables sur l'ensemble du réseau, excepté sur les autoroutes de liaison et sur les routes départementales où elles se sont

sensiblement détériorées. Sur les autres réseaux, aucune variation ne dépasse 2 km/h par rapport à 1999. Les pourcentages de dépassement de la vitesse autorisée sont en hausse sauf sur les routes nationales à 2 x 2 voies et dans les traversées d'agglomérations par voies d'entrée/sortie. Quel que soit le réseau, c'est plus de la moitié des automobilistes qui est en infraction.

VITESSES DES VOITURES DE TOURISME, DE NUIT

La nuit, par rapport à l'année précédente, les vitesses moyennes relevées en 2000 sont en hausse sensible sur le réseau autoroutier, mais en retrait lors des traversées d'agglomérations par les routes nationales. On observe, sur une période de cinq ans des vitesses moyennes moins élevées en agglomération. Excepté sur autoroutes de liaison, les vitesses moyennes pratiquées de nuit et les taux de dépassement de la vitesse réglementaire sont sensiblement supérieurs aux vitesses et aux taux de dépassement constatés le jour.

VITESSE DE JOUR DES POIDS LOURDS

Globalement, en 2000 par rapport à 1999, les vitesses moyennes pratiquées par les poids lourds se sont dégradées sur tous les types de réseaux, quel que soit le nombre d'essieux. C'est sur les autoroutes que la hausse des vitesses moyennes est la plus sensible.

VITESSE DE JOUR DES MOTOCYCLETTES

La vitesse moyenne pratiquée par les motocyclistes est au-dessus de la vitesse réglementaire sur tous les réseaux et le taux dépassement des vitesses limite n'est jamais inférieur à 60 % et atteint même 94 % dans les traversées d'agglomérations. Les vitesses moyennes pratiquées sont d'autre part supérieures à celles des automobilistes, jusqu'à + 14 km/h sur les routes nationales.

CEINTURE

D'une manière générale, le taux de port de la ceinture de sécurité aux places avant demeure constant ou dénote une progression peu importante en rase campagne depuis plusieurs années. On observe en revanche une hausse sensible dans les grandes villes de province (+ 2 points). Le taux de port est en progrès dans les villes où il se situe à un niveau traditionnellement bas comme à Avignon (+ 2 points par rapport à 1999, et + 6 points en cinq ans), à Lyon (+ 5 points en cinq ans) et surtout à Toulouse (+ 6 points par rapport à 1999 et + 14 points en cinq ans).

PERMIS À POINTS

En 2000, c'est plus de trois millions de points qui ont été retirés, soit 8 % de plus que l'an dernier et près de 12 000 permis de conduire invalidés, en progression de 11,5 %. L'application de la règle des trois années passées sans

commettre de nouvelle infraction entraînant un retrait de point a bénéficié à près 780 000 conducteurs (– 1,3 %). Les excès de vitesse représentent 47,5 % des infractions traitées contre 24,9 % pour le non-port du casque ou de la ceinture de sécurité et 8,8 % pour l'alcoolémie.

RÉSULTATS PAR SERVICE DE SURVEILLANCE

Si l'on considère les résultats par services de surveillance, sur le réseau surveillé par la gendarmerie nationale, on assiste à des diminutions homogènes des nombres d'accidents corporels, de tués et du nombre total de blessés (de – 4,5 % pour les accidents corporels à – 4,9 % pour les tués), une diminution beaucoup plus forte du nombre de blessés graves (– 15,0 %) mais à une très légère augmentation du nombre de blessés légers (+ 0,5 %).

Sur le réseau surveillé par la police nationale, tous les indicateurs sont en diminution (de – 1,3 % pour les blessés légers à – 11,7 % pour les blessés graves, en passant par – 4,4 % pour les tués).

Sur les deux réseaux, ces variations s'accompagnent d'une très légère diminution de la gravité des accidents.

MILIEU URBAIN/RASE CAMPAGNE

On assiste à des diminutions de l'ensemble des indicateurs plus fortes en milieu urbain qu'en rase campagne. Une seule augmentation est à signaler : le nombre de blessés légers en rase campagne.

RÉSEAUX

Le nombre d'accidents corporels diminue sur la plupart des réseaux et de manière plus marquée sur les autoroutes de liaison, les routes nationales et les routes départementales mais reste quasiment stable sur les voies communales. Le nombre de tués diminue fortement sur les routes nationales mais augmente sur les autoroutes, qu'elles soient de liaison ou de dégagement. Le nombre de blessés, stable sur les voies communales diminue partout ailleurs.

Le taux de tués aux 100 millions de kilomètres parcourus est de 0,47 sur les autoroutes (contre 0,45 en 1999) et de 1,89 sur les routes nationales (contre 2,03 l'an dernier). Les autoroutes sont donc quatre fois plus sûres que les routes nationales.

USAGERS

Le nombre de tués diminue pour la plupart des catégories d'usagers sauf pour celle des poids lourds. Pour les autres

usagers la baisse est très forte pour les cyclistes et les piétons et c'est pour les motocyclistes qu'elle est la plus faible. Le nombre de blessés diminue pour la plupart des catégories mais augmente pour les motocyclistes.

C'est pour les usagers de poids lourds que la gravité est la plus forte et c'est la seule qui augmente de manière importante.

CLASSES D'ÂGE

Les nombres de tués et de blessés diminuent pour la plupart des classes d'âge. Pour la classe des moins de 15 ans, le nombre de tués augmente mais le nombre de blessés graves diminue fortement.

RÉGIONS

En 2000, sur l'ensemble des 22 régions, on relève que 16 enregistrent une baisse du nombre d'accidents corporels (on en dénombrait 15 en 1999 et 1998 et 11 en 1997). Pour les trois régions dont l'évolution du nombre d'accidents corporels est significativement moins bonne que celle de la métropole, l'année 2000 marque une inversion de tendance en Bourgogne et Franche-Comté ; en Limousin, ce résultat confirme l'évolution 1999/1998 observée sur les chiffres bruts.

Sur les trois régions pour lesquelles l'évolution du nombre d'accidents corporels est significativement meilleure que celle de la métropole, la région Centre consolide pour la troisième année consécutive la même tendance. En référence à l'évolution 1999/1998 sur les chiffres bruts, c'est en Languedoc-Roussillon une confirmation de la précédente orientation à la baisse et une inversion en Basse-Normandie.

DÉPARTEMENTS

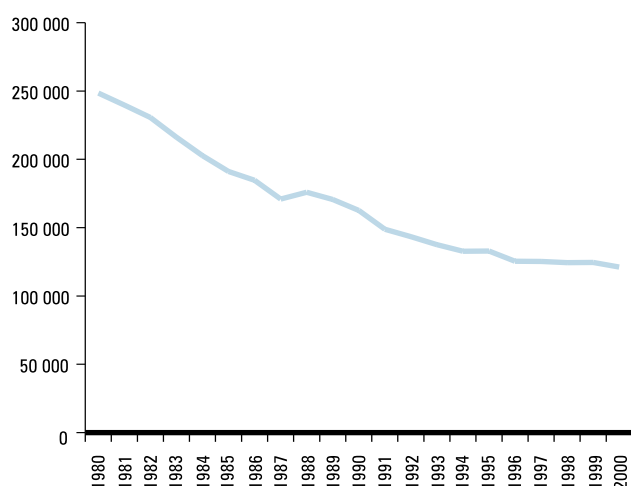
Sur les 96 départements métropolitains, 63 enregistrent une diminution, un une stabilité et 32 une augmentation. Ardèche (07), Aube (10), Calvados (14), Côtes-d'Armor (22), Loir-et-Cher (41), Lot (46) et Lot-et-Garonne (47) sont les départements pour lesquels l'évolution favorable du nombre d'accidents corporels est la plus marquée (baisse > 16 %). Gers (32), Loire (42), Haute-Saône (70) et Territoire-de-Belfort (90) se démarquent cette année avec les augmentations les plus prononcées (hausse > 10 %).

Rappel du bilan des vingt précédentes années

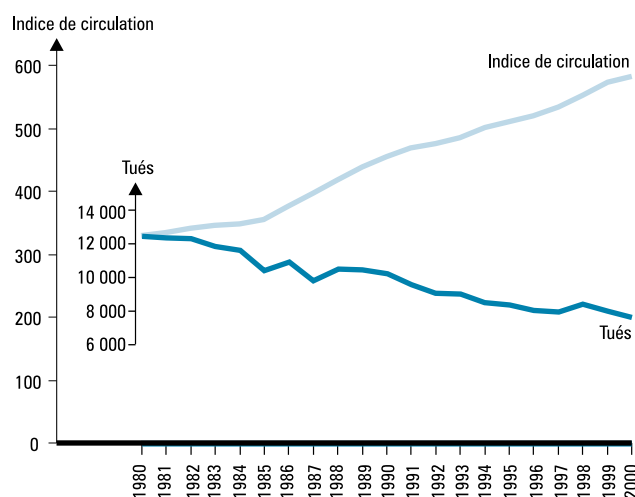
	Accidents corporels		Dont accidents mortels	Tués		Blessés graves	Blessés légers	Total blessés		Gravité (tués/100 accidents corporels)
	Nombre	Évolution (%)		Nombre	Évolution (%)			Nombre	Évolution (%)	
1980	248 469	− 1,9	—	12 543	+ 0,5	95 099	244 533	339 632	− 2,4	5,05
1981	239 734	− 3,5	—	12 428	− 0,9	90 973	243 316	334 289	− 1,6	5,18
1982	230 701	− 3,8	—	12 410	− 0,1	84 532	236 853	321 385	− 3,9	5,38
1983	216 139	− 6,3	—	11 946	− 3,7	79 447	221 987	301 434	− 6,2	5,53
1984	202 637	− 6,2	—	11 685	− 2,2	73 314	211 593	284 907	− 5,5	5,77
1985	191 132	− 5,7	9 217	10 448	− 10,6	66 925	203 874	270 799	− 5,0	5,47
1986	184 615	− 3,4	9 682	10 960	+ 4,9	63 496	195 507	259 003	− 4,4	5,94
1987	170 994	− 7,4	8 686	9 855	− 10,0	57 902	179 734	237 636	− 8,2	5,76
1988	175 887	+ 2,9	9 341	10 548	+ 7,0	58 172	185 870	244 042	+ 2,7	6,00
1989	170 590	− 3,0	9 302	10 528	− 0,2	55 086	180 913	235 999	− 3,3	6,17
1990	162 573	− 4,7	9 128	10 289	− 2,3	52 578	173 282	225 860	− 4,3	6,33
1991	148 890	− 8,4	8 509	9 617	− 6,5	47 119	158 849	205 968	− 8,8	6,46
1992	143 362	− 3,7	8 114	9 083	− 5,6	44 965	153 139	198 104	− 3,8	6,34
1993	137 500	− 4,1	8 005	9 052	− 0,3	43 535	145 485	189 020	− 4,6	6,58
1994	132 726	− 3,5	7 609	8 533	− 5,7	40 521	140 311	180 832	− 4,3	6,43
1995	132 949	+ 0,2	7 453	8 412	− 1,4	39 257	142 146	181 403	+ 0,3	6,33
1996	125 406	− 5,7	7 178	8 080	− 3,9	36 204	133 913	170 117	− 6,2	6,44
1997	125 202	− 0,2	7 130	7 989	− 1,1	35 716	133 862	169 578	− 0,3	6,38
1998	124 387	− 0,7	7 514	8 437	+ 5,6	33 977	134 558	168 535	− 0,6	6,78
1999	124 524	+ 0,1	7 185	8 029	− 4,8	31 851	135 721	167 572	− 0,6	6,45
2000	121 223	− 2,7	6 811	7 643	− 4,8	27 407	134 710	162 117	− 3,3	6,30

Les nombres en gras correspondent aux valeurs les plus élevées et les nombres en italique aux valeurs les plus faibles.

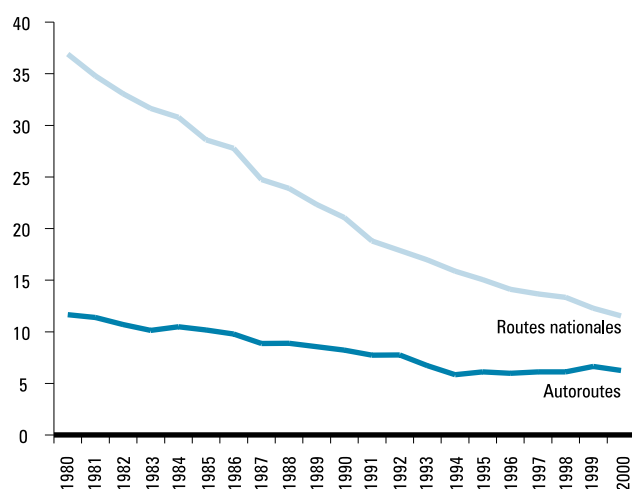
Évolution du nombre d'accidents corporels



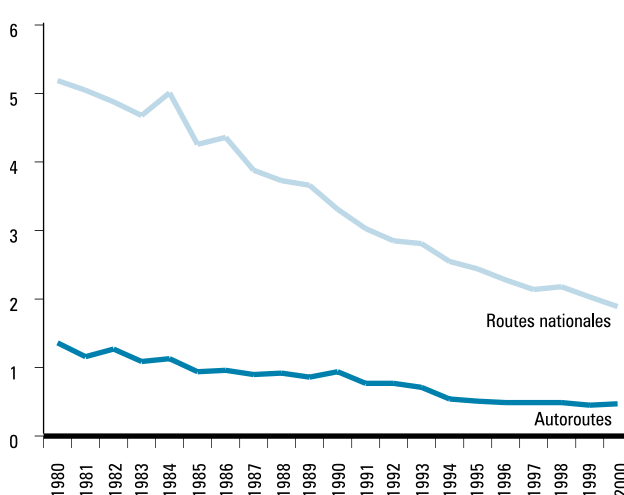
Évolution du nombre de tués et de l'indice de circulation



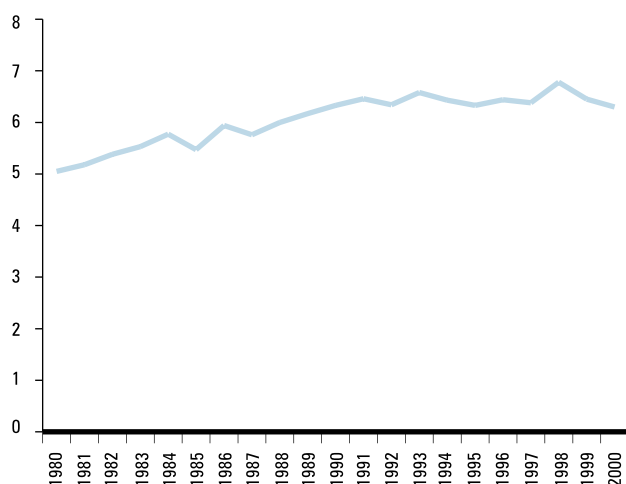
Évolution du taux d'accidents (pour 100 millions de km parcourus)



Évolution du taux de tués (pour 100 millions de km parcourus)



Évolution de la gravité des accidents



Les grandes données de l'accidentologie

Ce chapitre a pour ambition de faire une introduction aux résultats de l'année 2000 en présentant les données de l'accidentologie les plus pertinentes et les plus permanentes. Beaucoup des données présentées ci-dessous sont détaillées dans la suite de l'ouvrage.

Nos connaissances générales des accidents et de leurs causes découlent pour l'essentiel des **fiches BAAC**¹ qui sont remplies par les forces de l'ordre après chaque accident corporel. On se reportera, pour cet aspect, au chapitre qui traite de la méthodologie.

La plus grande difficulté méthodologique, dans le domaine de l'accidentologie, consiste à ne pas se contenter de mesurer la fréquence des accidents mais à **évaluer le risque** c'est-à-dire la fréquence des accidents rapportés à l'exposition au risque qui est souvent le nombre de kilomètres parcourus, mais qui peut être une autre variable². C'est souvent là que les données manquent ou sont imprécises et c'est la raison pour laquelle il faut recourir à un certain nombre d'enquêtes complémentaires pour avoir les informations sur les trajets parcourus.

Le plan adopté reprend les paramètres les plus couramment analysés que sont le mode de déplacement (véhicules légers, poids lourds...), les caractéristiques de l'usager (âge, sexe...), la localisation (type de réseau : autoroute, route nationale,... ; les différences locales), le moment (mois, jour, heure) et l'infraction (alcool, vitesse, port de la ceinture).

Au total, **on retiendra plus particulièrement** les points suivants :

- en ce qui concerne les modes de déplacement c'est **la moto** qui est d'assez loin le mode de déplacement le plus dangereux ;
- en ce qui concerne l'âge, c'est la **tranche d'âge masculine entre 15 et 24 ans** qui est absolument prioritaire ;
- en matière de réseau, c'est le réseau des **routes de rase campagne** (routes nationales ou départementales) qui est majoritaire en terme de risque ;
- en matière d'infractions, ce sont les **excès de vitesse** qui constituent l'infraction la plus répandue et proportionnellement la moins réprimée.

LE MODE DE DÉPLACEMENT

Les enjeux : les véhicules légers, les deux-roues et les piétons

Les « autres » modes de déplacement sont les camionnettes, les voiturettes et les autocar

Tués	1990	2000
Piétons	13,7 %	10,4 %
Cyclistes	3,9 %	3,3 %
Cyclomotoristes	6,4 %	5,6 %
Motocyclistes	9,2 %	11,6 %
Usagers de VL	61,2 %	65,5 %
Usagers de PL	1,9 %	1,5 %
Autres usagers	3,7 %	2,0 %

L'évolution dans le temps de la répartition des tués par modes de déplacement résulte en grande partie de l'évolution de ceux-ci : baisse de la proportion de tués piétons et cyclomotoristes ; hausse de celle des usagers de voitures de tourisme et des motocyclistes.

L'importance du risque selon la catégorie d'usagers et le parcours

Répartition par rapport au parc	Tués par million de véhicules	Kilométrage moyen
Cyclomoteurs	296	
Motocyclettes	746	5 250
Voiturettes	188	
VL	182	14 000
PL	211	49 000

Ce tableau met en relief l'importance du risque des deux-roues.

Le risque particulier des motocyclettes est quatre fois supérieur à celui des VL. Si l'on tient compte du kilométrage parcouru, le risque relatif monte à près de douze.

Les **poids lourds** ne sont pas plus impliqués que les autres véhicules (5 % des kilomètres parcourus et 3,8 % des véhicules impliqués) mais leurs accidents sont plus graves : 13,1 % des tués (dont 1,5 % de conducteurs de PL). Les poids lourds étrangers ne posent pas de problèmes spécifiques.

Le risque particulier des **motocyclettes** et de l'âge sont particulièrement corrélés : les jeunes choisissent la moto à cause du risque (87 % des tués en motos ont entre 15 et 44 ans) et la pratique de la moto par des usagers plus intrépides augmente le risque des motos. Les motos de 125 cm³ ont un taux de tués plutôt inférieur à celui des autres motos.

Le **cyclomoteur** est d'abord un mode de déplacement des jeunes de 15 à 24 ans qui représentent 51,7 % des tués avec des cyclomoteurs. Toutefois le parc est en diminution.

1. Bulletin d'analyse d'accident corporel de la circulation

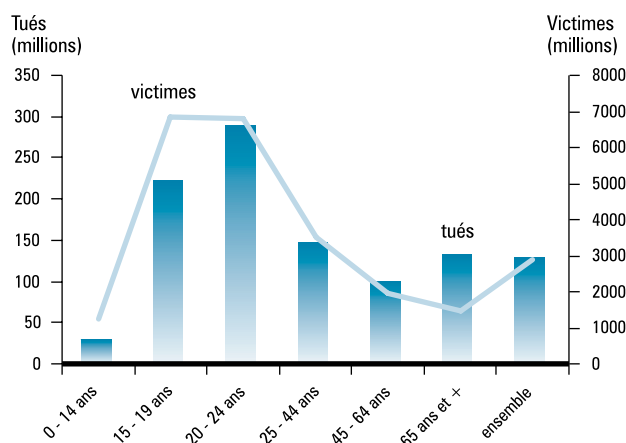
2. Par exemple le nombre de coups de téléphone passés, pour ce qui concerne le risque causé par l'utilisation du téléphone portable au volant.

On ne connaît pas le kilométrage parcouru à **bicyclette** : mais on sait que la pratique a notablement augmenté notamment avec le développement des VTT.

Les **piétons** victimes d'accidents de la route sont d'abord un phénomène urbain : 2/3 des piétons tués le sont en ville alors que pour les autres victimes le taux est d'1/3.

LES CARACTÉRISTIQUES DE L'USAGER (ÂGE ET SEXE)

Répartition des tués et des victimes * en fonction de l'âge

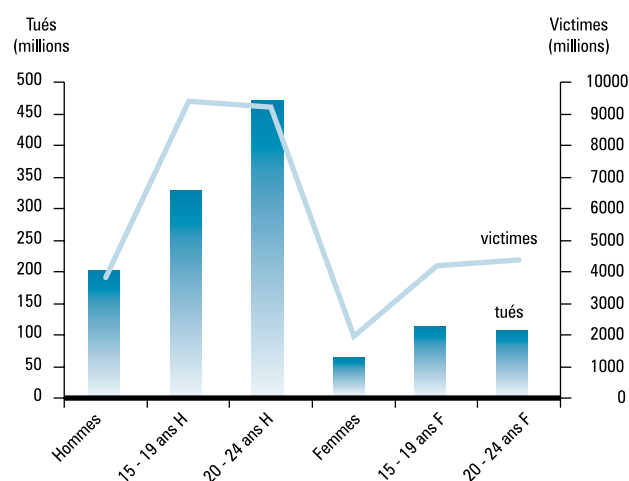


* Victimes = tués + blessés

On constate l'importance du risque pour les jeunes de 15 à 24 ans, et la plus forte gravité des accidents des plus de 65 ans.

Les **jeunes** se tuent proportionnellement plus la nuit (58 % contre 43 % pour l'ensemble de la population) et le week-end (44 % contre 35 %)

Répartition des tués et des victimes * en fonction du sexe



* Victimes = tués + blessés

On observe l'importance de la sous-estimation du risque et/ou de la volonté de prise de risque chez les hommes en général et chez les jeunes garçons en particulier.

Les 0 à 14 ans sont de manière importante des usagers vulnérables : environ 40 % sont des piétons ou des cyclistes.

Un grand nombre d'enquêtes ou d'études sociologiques confirment l'attitude spécifique des **jeunes et en particulier des jeunes garçons** en matière de prise de risque. Les 15-24 ans représentent 13 % de la population mais 25,7 % des tués sur la route et près de 40 % du total des pertes d'années de vie humaine. La route est la première cause de mortalité chez les jeunes de 15 à 24 ans (plus de 40 % des causes de décès pour les jeunes garçons de 15-19 ans).

Pour le même nombre de kilomètres parcourus au volant, **les femmes** ont 3,1 fois moins de risque d'être tuées et sont 6,2 fois moins condamnées pour des délits.

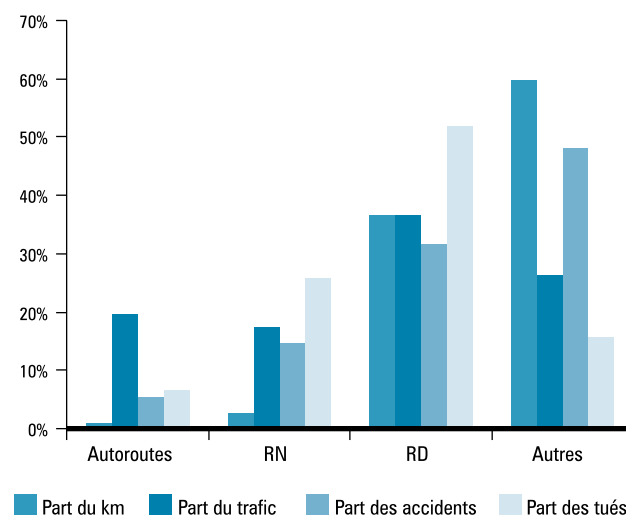
Les personnes âgées ont moins d'accidents mais ils sont plus graves alors même qu'elles n'utilisent pas de moyens de déplacement rapides : les tués de + de 65 ans sont des piétons à 41 % ou des cyclistes à 31 %.

L'ancienneté du permis de conduire joue un rôle : près d'un conducteur sur cinq tués a un permis depuis moins de deux ans.

Les étrangers représentent environ 7 % des tués.

LA LOCALISATION : LE TYPE DE RÉSEAU, LES DIFFÉRENCES LOCALES

Par réseau



Ce diagramme montre l'importance du trafic sur autoroutes et la part relativement faible des accidents qui y surviennent ; la part importante des RN et RD du point de vue des accidents et des tués avec un linéaire considérable, ce qui rend plus difficile à la fois la surveillance de ce réseau et sa sécurisation.

Il permet de comprendre l'importance de la densité dans toutes comparaisons spatiales (entre départements ou entre pays ³).

Les autoroutes sont 4 fois moins dangereuses que les routes nationales (taux de tués pour 100 millions de km parcourus de 0,47 alors que les routes nationales ont un taux de 1,89). En dix ans, les deux réseaux ont vu ce taux divisé par 2 ⁴.

Suivant les études menées par les sociétés d'autoroutes, 40 % des tués sur autoroutes n'avaient pas leur ceinture ⁵, 43 % des accidents corporels sont des collisions arrière ou en chaîne. Une étude de l'INRETS a montré l'importance des distances intervéhiculaires extrêmement faibles : en trafic moyen sur autoroute, près de 50 % de véhicules sont au-dessus de la vitesse limite et à moins d'une seconde du véhicule qui précède. Les accidents en contresens sont très rares (0,7 % des accidents) mais très graves (35 tués pour 100 accidents). Il n'y a pas de différence entre les autoroutes de dégagement et de liaison alors que les premières supportent beaucoup plus de trafic et en conséquence devraient normalement être beaucoup plus sûres.

Les routes de **rase campagne** qui sont caractérisées par une facilité de trafic qui autorise des vitesses élevées et un faible niveau de surveillance représentent le plus grand enjeu en matière de sécurité : plus de 58 % des tués pour les routes bidirectionnelles de rase campagne. Un des grands facteurs est les obstacles latéraux : 1 690 dont la moitié sont des arbres ou des poteaux EDF ou France télécom. Les EDA ⁶ ont montré l'importance des zones de récupération dans les virages.

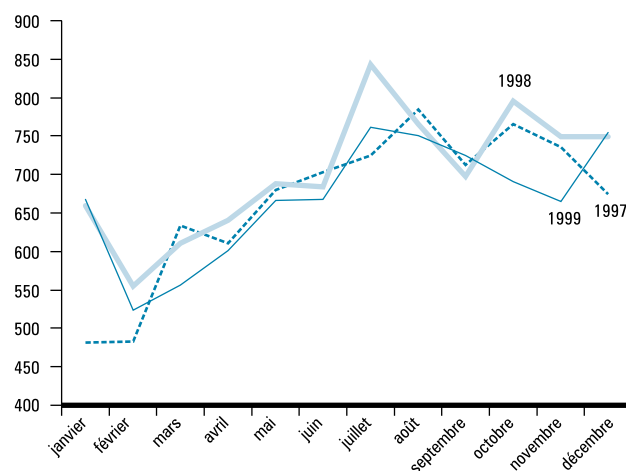
En ville, le phénomène de la densité se vérifie aussi puisqu'on observe que la gravité de l'accidentologie diminue très sensiblement en fonction de la taille de l'agglomération. Les victimes sont les usagers vulnérables : deux-roues légers (bicyclettes et cyclomoteurs), piétons et personnes âgées. Les voies principales représentent 10 % du linéaire et 50 % des accidents.

Les indicateurs d'accidentologie locale

Le ratio « tués » pour un million d'habitants va de 30 pour les Hauts-de-Seine à 310 pour la Lozère. Ce ratio est en effet très dépendant du caractère urbain ou non des départements. **Les indicateurs d'accidentologie locale** mis au point au sein de l'Observatoire essaient de tenir compte de l'exposition au risque suivant les différents types de réseaux (autoroutes, routes de rase campagne, zones urbaines). Ils ont permis de montrer que le risque relatif entre départements varie de 1 à 3 : les départements urbains et de montagne présentent un sous-risque ; les départements de plaine de transit présentent un sur-risque et l'on observe un gradient Nord-Sud.

LES CIRCONSTANCES (MOIS, JOUR, HEURE, MOTIF)

En fonction du mois



Il y a une saisonnalité dans les séries mensuelles avec des mois d'hiver (janvier à mars) à faible niveau d'accidentologie suivis d'une remontée au printemps qui culmine au cours de l'été avec une descente progressive au cours de l'automne.

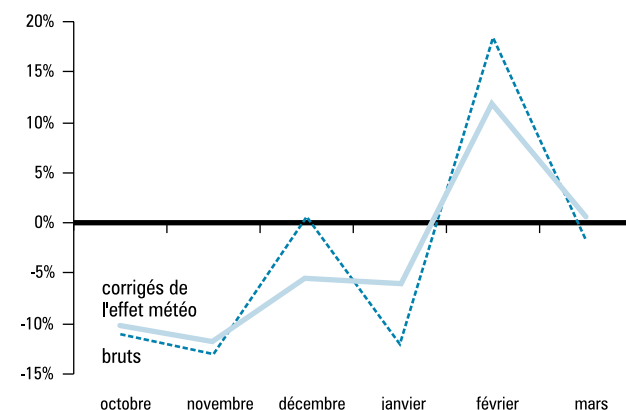
Cette évolution est pour partie due à l'évolution du trafic et pour partie aux conditions météo.

L'effet météo d'un mois donné par rapport à la moyenne saisonnière du mois peut être important (de l'ordre de 5 à 6 %) comme le montre le graphique ci-dessous :

L'effet météo est assez complexe : le mauvais temps joue positivement parce qu'il diminue la circulation, mais les premières phases de pluie sont accidentogènes.

Effet météo

Variation du nombre de tués par rapport à l'année précédente



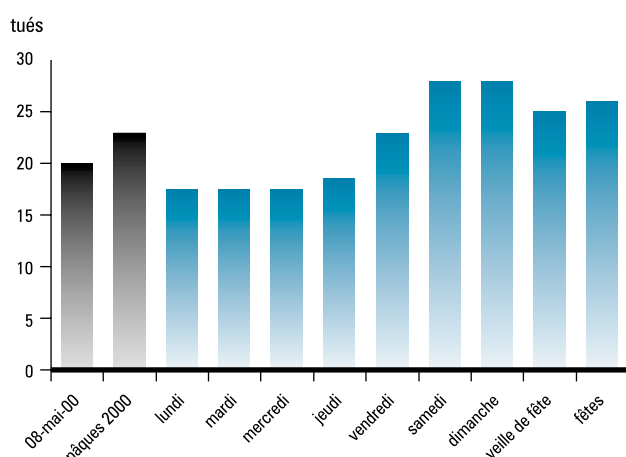
3. À titre d'exemple, signalons qu'un transfert de 1 % du trafic entre le réseau de rase campagne et le réseau autoroutier entraîne une baisse de 1 % du nombre des tués

4. – 50 % pour les autoroutes et – 43 % pour les RN

5. Ce qui n'est pas incohérent avec la statistique générale de 10 % de personnes non attachées tout réseau confondu aux places avant, car la proportion augmente aux places arrière et au niveau des tués

6. Enquête détaillée d'accidents

En fonction du jour



Les jours de début semaine ont une moyenne plus basse que les jours de fin de semaine ; les week-ends de grande circulation ont des moyennes plus faibles qu'un week-end ordinaire.

En fonction de l'heure : la **nuite** représente moins de 10 % du trafic mais 38 % des blessés graves et 47 % des tués :

- 75 % des victimes sont locales ⁷ ;
- 77 % des victimes le sont lors d'un trajet « habituel » (domicile travail ou école ou course-achat + loisir à l'intérieur du département),

Autres paramètres

Conditions de l'accident : 35 % des accidents concernent un véhicule seul sans piéton, 10 % un véhicule seul avec un piéton, 20 % des collisions frontales :

- 90 % des accidents mortels n'ont qu'un mort ; moins de 0,5 % des accidents mortels ont plus de trois morts ;
- 60 % environ des victimes tuées ne sont pas responsables : piétons, occupants non-conducteurs, conducteurs non responsables ⁸.

LES INFRACTIONS

A la différence de la vitesse, l'**alcool** est un comportement beaucoup plus rare mais qui a un effet beaucoup plus grand sur l'accidentologie puisque la proportion des

conducteurs qui dépassent la dose légale passe de 1,4 % lors des contrôles préventifs à 35 % en moyenne lors des accidents mortels ⁹.

Le port de la ceinture a beaucoup progressé au cours des dernières années notamment à partir du moment où le non-port de la ceinture a été sanctionné par le retrait d'un point de permis. Actuellement le port de la ceinture pour les places avant est de 96 % sur les autoroutes et d'environ 75 % en agglomération. On estime à au moins 800 le nombre de vies sauvées si tous les occupants bouclaient leur ceinture.

Le dépassement des limitations de vitesse est un comportement de masse puisque c'est le cas pour environ 40 % des automobilistes sur autoroutes, 60 % sur RN à 2 x 2 voies ou sur RD et que ces chiffres sont encore plus élevés pour les motos ¹⁰. De plus (voir plus haut) des études ont montré la faiblesse des distances intervéhiculaires qui est un indicateur d'un non respect général de la règle

Les autres infractions sont beaucoup moins fréquentes, mais en nombre non négligeable, telles que le non respect des priorités (3 %), le non respect des règles par les piétons (3 %), les franchissements de feux (1 %) et les chevauchements de lignes continues (1,2 %)

Le permis à points : 3 175 619 points ont été retirés à 1 204 372 conducteurs (infraction moyenne de 2,6 points) ; 11 758 permis ont été retirés pendant que 779 656 conducteurs retrouvaient leur capital de 12 points après trois années sans infractions.

Le téléphone portable : sauf exception, il n'est pas possible aux forces de l'ordre qui remplissent le BAAC de dire que le téléphone portable a pu jouer un rôle dans un accident. La seule étude de référence dans ce domaine a procédé par l'analyse de la fréquence des communications au moment de l'accident : elle a conclu à une augmentation du taux d'accident de près de 4.

Le contrôle de l'alcoolémie a fortement progressé au cours des dix dernières années puisqu'il a triplé : environ 6 millions de dépistages préventifs. Par contre les contrôles de vitesse ont, à trafic constant, diminué de 30 % depuis dix ans. La probabilité d'être sanctionné si on roule pendant une heure plus de 10 km/h au-dessus de la vitesse limite est d'environ 1 sur 2 000.

7. Soit des piétons soit des occupants d'un véhicule immatriculé dans le département

8. Hypothèse étant faite d'un responsable seulement par accident et que la répartition de tué et non tué est la même parmi les responsables et les non responsables

9. Il s'agit du taux moyen des conducteurs que l'on a pu tester, mais d'une part des études particulières ont montré que ce taux est maintenu lorsqu'on allait rechercher l'alcoolémie obtenue par des analyses et d'autre part ce taux concerne tous les conducteurs et non les seuls présumés responsables.

10. Respectivement 50, 53 et 64 %

Actions 2000 des pouvoirs publics

L'action des pouvoirs publics en faveur de la sécurité routière porte sur les trois composantes que sont le conducteur, la route, le véhicule.

1) En matière de **formation**, la mise en place d'un véritable continuum éducatif, depuis l'école et tout au long de la vie d'un conducteur, est une priorité qui se décline aussi bien avec la validation sociale des attestations scolaires de sécurité routière, qu'avec le développement des formations post-permis, la réforme de l'examen du permis de conduire ou l'instauration d'une attestation de première éducation à la route.

La volonté de mobiliser l'ensemble des acteurs se traduit par des efforts de **communication** mais aussi de meilleure **connaissance** de l'accidentologie et par une politique locale forte visant à associer tous les services de l'État et de nombreuses associations œuvrant bien au-delà de la sécurité routière au sens strict.

Le **contrôle** et la **sanction** n'ont de sens qu'en complément des efforts de formation et de sensibilisation. Ils doivent aussi servir à montrer l'utilité de la règle et le développement de

plans départementaux de contrôle doit contribuer à atteindre ce but.

2) La sécurité des **infrastructures** et l'amélioration de l'**information** des conducteurs, notamment par le développement d'un schéma directeur de l'information routière sont aussi des éléments de nature à réduire l'insécurité routière.

3) Dernier domaine d'intervention, la réglementation technique du **véhicule** doit permettre de renforcer sa sécurité mais aussi accroître l'aide à la conduite en utilisant des moyens d'information mais aussi des dispositifs tels que le limiteur de vitesse adaptable par le conducteur.

La **délégation interministérielle à la sécurité routière** a pour mission de préparer les délibérations du comité interministériel de sécurité routière qui est l'instance de décision dans ce domaine et de veiller à l'exécution des mesures décidées en relation avec les départements ministériels concernés notamment pour les mesures concernant le contrôle-sanction qui sont mis en œuvre par les ministères de l'intérieur, de la défense et de la justice.

Le rapport ci-joint présente l'action de la délégation interministérielle à la sécurité routière pour l'année 2000.

L'année 2000 a été celle de la grande cause, fédérant de multiples initiatives nationales et locales, privées et publiques.

Durant cette période des actions de communication de grande envergure ont été entreprises, relayées par les différents médias : rubriques, articles, documentaires, débats traitant de la sécurité routière ont trouvé place dans l'actualité quotidienne.

La création d'une semaine de la sécurité sur la route a permis à chacun de s'investir ou de se sentir mobilisé.

Le Comité Interministériel de Sécurité Routière est venu confirmer l'effort du gouvernement.

Ces efforts de mobilisation, conjugués avec la présence renforcée des forces de l'ordre sur les routes et les différentes mesures mises en œuvre depuis plusieurs années en matière de formation des conducteurs, d'amélioration des infrastructures et des véhicules, ont permis d'obtenir en 2000 des résultats positifs en terme de baisse du nombre des accidents mortels.

L'année de la grande cause

Le comité interministériel de la sécurité routière du 2 avril 1999 avait souhaité que la sécurité sur la route soit déclarée grande cause nationale en l'an 2000. Un collectif de treize associations, avec pour chef de file la Prévention Routière, a demandé au Premier ministre, en décembre 1999, l'attribution de ce label. Ce collectif n'a pas réuni que des associations militant dans le domaine de la sécurité routière,

démontrant ainsi que le sujet préoccupe la société civile dans son ensemble.

Déclarer la sécurité sur la route grande cause nationale visait principalement à favoriser dans la France entière une prise de conscience de l'absurdité dramatique des accidents de la route et une large mobilisation. Il y avait aussi le souhait de fédérer ou au moins de rapprocher des énergies qui n'ont pas l'habitude de travailler ensemble.

Cet objectif a été largement atteint : manifestations, expositions, campagnes de presse se sont succédées dans une grande cohérence tout au long de l'année. Le label grande cause a permis, à côté des pouvoirs publics, la mobilisation des associations, des entreprises et du grand public, ouvrant la voie à ce qui doit être réalisé de manière pérenne dans les prochaines années.

La semaine de la sécurité sur la route

La semaine de la sécurité sur la route, qui s'est déroulée entre le 23 et le 29 octobre, a constitué un moment clé de rencontres et d'actions. Près de deux mille initiatives locales ont été recensées : forums, actions vers les écoles, collèges ou lycées, diffusion de documents, contrôles, animations vers le grand public... Il faut souligner une très forte implication des médias locaux et notamment de la presse quotidienne régionale.

Un spot de mobilisation a été diffusé à la télévision. Un numéro spécial de la revue de la Sécurité Routière a été conçu. Une brochure a été diffusée avec l'Institut national

de la jeunesse et de l'éducation (INJEP) pour diffuser une culture « sécurité routière » dans leurs réseaux. Un essai - À tombeau ouvert - de Josée Landrieu et Raymond Depardon est paru aux éditions Autrement. Une exposition a été organisée à l'Assemblée nationale, une autre dans di-

vers magasins de la FNAC. Enfin, au Musée en herbe du Jardin d'acclimatation à Paris, une exposition ludique et interactive à destination des enfants a été organisée, et deviendra ensuite itinérante en province.

* * *

LE COMITÉ INTERMINISTÉRIEL DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Réuni au cours de la semaine de la sécurité sur la route autour du Premier ministre, le comité interministériel du 25 octobre a montré la continuité dans l'action des pouvoirs publics contre l'insécurité routière. Après avoir pris acte des résultats encourageants obtenus au cours des derniers mois en matière de gain de vies sur les routes, il a été décidé de maintenir le haut niveau de contrôles routiers engagé au printemps, et de compléter les actions décidées au cours des précédents CISR (1997 et 1999).

L'importance du dialogue avec tous ceux qui participent à l'amélioration de la sécurité routière a été confirmée et a conduit à décider de la création d'un conseil national de la sécurité routière indépendant, doté d'un comité d'experts.

Enfin la nécessité de la lutte contre les excès de vitesse et la sur-accidentalité des jeunes conducteurs a été rappelée et sera intensifiée.

Décisions du CISR du 25 octobre 2000

Créer un conseil national de la sécurité routière, composé de parlementaires, de représentants des collectivités locales, d'associations, d'acteurs économiques et sociaux.

Améliorer l'éducation et la formation à la sécurité routière par l'enseignement continu du comportement sur la route.

- création de l'attestation de première éducation à la route à l'école primaire ;
- évolution de l'attestation scolaire de sécurité routière passée en classe de 3^e, devenant la première étape du permis de conduire ;
- renforcement des aides à l'accès au permis de conduire pour les jeunes en difficulté ;
- recrutement supplémentaires de 230 inspecteurs du permis de conduire sur 3 ans (hausse de près de 30 % par rapport à 1998), pour améliorer les conditions de passage de l'examen.

Poursuivre le renforcement de l'efficacité et de la dissuasion des contrôles :

- extension du pouvoir de rétention du permis de conduire aux excès de vitesse de plus de 40 km/h ;
- renforcement des unités spécialisées de la gendarmerie et de la police nationales en moyens matériels permettant notamment des contrôles automatisés ;
- expérimentations d'alternatives aux poursuites sous la forme de « sanctions pédagogiques » : éthylotest anti-démarrage pour les infractions liées à l'alcool, enregistreur de vitesse pour celles liées à la vitesse.

Renforcer la sécurité des infrastructures et des véhicules :
 - intensification de l'investissement de l'État en matière de travaux de sécurité, suppression ou protection des obstacles latéraux et mise en place de glissières mieux adaptées aux motocyclistes ;

- élaboration d'un schéma directeur d'information routière et de sécurité, permettant d'offrir aux usagers du réseau transeuropéen, une information en temps réel sur les perturbations de trafic, la climatologie et les dangers proches.

LA COMMUNICATION

Campagnes de communication

• Campagne « faites la pause portable »

Lancée le 26 février, cosignée avec trois opérateurs, Bouygues, Itinéris et SFR, et exclusivement financée par eux, elle a eu pour objectif de sensibiliser les utilisateurs de téléphone portable à un comportement responsable. Elle a délivré un message simple : « Faites la pause portable ! » en précisant « Quand l'oreille est au téléphone, l'œil n'est pas toujours à la route ».

Malgré une très large perception des risques encourus (champ visuel rétréci, déviation de trajectoire, distances de freinage et d'arrêt modifiées...) 40 % des utilisateurs de portables continuent de téléphoner au volant. Conçue essentiellement pour la radio, elle s'est déclinée également pour la presse.

• Campagne « témoignages »

C'est sous la forme de 29 témoignages poignants réalisés par Raymond Depardon, que l'insécurité sur les routes a été dénoncée une nouvelle fois. Le réalisateur a laissé la place aux mots et au souvenir du choc. Les témoins, anonymes ou célèbres, victimes, familles de victimes, rescapés ou encore responsables d'accident, ont relaté ce souvenir comme un événement douloureux qui aurait pu être évité.

Avec cette campagne qui a gardé sa signature, « si chacun fait un peu, c'est la vie qui gagne », c'est prioritairement le grand public que la Sécurité Routière a voulu sensibiliser. Diffusée sur TF1, chaîne généraliste et concomitamment sur LCI, chaîne d'information, elle a constitué un temps fort de l'année de la grande cause.

• Campagne sur le respect de la règle

Parce que la règle est trop souvent discutée et trop largement transgressée (le nombre d'infractions commises en 1999 étant en hausse par rapport aux années précédentes), la Sécurité Routière a axé sa politique de communication sur la justification du respect de la règle.

Dès le 29 juin, quatre spots présentent quatre séquences de vie quotidienne, où le non respect du code de la route a été banalisé avec des conséquences lourdes pour le conducteur : accident, fauteuil roulant, mort...

Au même moment, cinq spots télé issus de la dernière campagne de Raymond Depardon pour la sécurité routière, ont été diffusés sur toutes les chaînes de télévision.

Dans le même temps, l'intégralité des spots « témoignages » a été diffusée sur le réseau cinéma « Médiavision » au cours de l'été.

• **Campagne « conducteur désigné »**

Dès la mi-juillet et en août, cette campagne a pris le relais. Des spots radio ont été diffusés tout l'été, une carte téléphonique a été diffusée à 2,6 millions d'exemplaires, des affichettes ont été distribuées auprès des discothèques et des bars d'ambiance, accompagnées d'un guide pour les inciter à mener des opérations d'animation sur le thème du conducteur qui ne boit pas pour raccompagner ses amis.

• **Campagne sur les trajets quotidiens**

Après la mobilisation menée au cours de l'été sur les trajets de vacances, la Sécurité Routière a réitéré ses messages de prudence à tous ceux qui chaque jour effectuent des trajets de courtes distances : piétons, automobilistes, cyclistes, motocyclistes, tous les usagers de la rue et de la route ont été concernés.

Six spots radio (du 19 septembre au 1^{er} octobre) sont venus rappeler que l'habitude génère des dangers sournois tels que l'inattention, une sous-évaluation du risque routier ou le non respect des règles. Ces dangers se trouvent parfois accentués par le stress, les soucis professionnels ou encore des problèmes personnels.

• **Campagne européenne « conducteur désigné »**

À la veille des fêtes de fin d'année a été lancée, simultanément dans trois pays européens, une nouvelle campagne sur le thème du « conducteur désigné ». En effet, soucieux de lutter efficacement contre l'insécurité routière, la France, la Belgique et les Pays-Bas ont décidé d'harmoniser et de coordonner leurs actions à ce moment clé de l'année.

Deux films ont été créés. L'objectif est de situer le principe du conducteur désigné dans un univers de fête, de rappeler la nécessité de s'organiser, et surtout de valoriser celui qui reste sobre en montrant qu'il s'amuse autant que ses amis, et qu'il est parfaitement intégré au groupe.

Du 19 décembre 2000 au 15 janvier 2001 a été mis en place un dispositif renforcé sur l'ensemble du territoire avec des films télévisés, des spots radio, des affiches, des sous-bocks pour les bars et discothèques et des relations presse accrues.

Actions de relation presse

L'activité de presse a donné lieu à un grand nombre de communiqués de presse : bilans, diffusion des chiffres, communiqués d'alerte, information sur l'action du gouvernement, recommandations...

Événements, salons, expositions

La presse a été associée à chacune de ces actions :

- 24 Heures du Mans moto : à cette occasion, la Sécurité Routière et la Fédération Française des Motards en Colère réitèrent leur partenariat et renforcent leur présence sur la route du Mans en mettant en place deux nouveaux relais motards Calmos ;
- le ministre a reçu les représentants des associations de prévention constituant le collectif « Arrêtons le massacre sur la route » ;
- J.-C. GAYSSOT a assisté à Torcy, sur la francilienne (Seine-et-Marne), à la mise en place d'un nouveau modèle de glissière de sécurité mieux adapté aux motocyclistes dont la conception résulte du concours lancé suite à la décision du comité interministériel de sécurité routière de 1997 ;
- Fête de l'Humanité : présentation de la campagne de communication nationale ;
- Mondial de l'Automobile, rendez-vous emblématique : la Sécurité Routière a décidé de mettre en avant la nécessité du port de la ceinture de sécurité, qui chaque année pourrait sauver des centaines de vies. Le stand a présenté des campagnes de communication du monde entier sur ce thème. Les visiteurs sont venus nombreux demander des renseignements pratiques.
- « La rue de tous les dangers » : inauguration d'une exposition jeu pour les enfants au Musée en herbe à Paris, au jardin d'acclimatation.

Éditions et documents

- Revue de la Sécurité Routière – parution de cinq numéros : tour d'Europe des comportements au volant – comportement et perception du risque routier – mobilisation des jeunes contre l'insécurité routière – respect de la règle – la voiture intelligente sera-t-elle plus sûre ? – médecins ; leurs 1 001 raisons de se sentir concernés. Plus, un numéro spécial « Semaine de la sécurité sur la route ».
- Les Infos – onze numéros destinés aux réseaux de la Sécurité Routière (2 700 ex.).
- Mobilisation – vidéo illustration de la campagne nationale en trois spots de 30 secondes, réalisés par Raymond Depardon.
- Label vie – quatre projets – Vidéo de 18 mn présentant des projets par l'animateur d'une radio jeune.
- La vitesse ou la vie ? – huit séquences présentent les différents aspects de la vitesse, ses dangers, ses conséquences. Des interviews très brèves de personnes touchées par un accident dû à la vitesse (mort d'un proche, séquelles physiques lourdes, sentiment de culpabilité), viennent rappeler la gravité de l'acte de conduire.

LA CONNAISSANCE

L'Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière a engagé, au cours de l'année écoulée, une modernisation de son action dans différents domaines : conjoncture, fichier accident et indicateurs d'accidentologie locale.

La refonte de la fonction conjoncture

Le fichier accident est la principale source de données en matière d'accidentologie. Chaque accident corporel donne en effet lieu à l'établissement, par les forces de l'ordre, d'un BAAC (bulletin d'analyse d'accident corporel) qui contient de nombreuses données sur les caractéristiques principales de l'accident, les véhicules et les usagers impliqués. Mais les contraintes d'exploitation imposent des délais de l'ordre de trois mois, incompatibles avec la nécessité d'avoir une vision claire et actualisée de la situation.

C'est pourquoi un système de remontées rapides, limité aux chiffres des accidents corporels, tués et blessés, a été mis en place au cours de l'année 2000. Il permet vers le 10 du mois, en attendant les données consolidées, de disposer d'un état de la situation du mois précédent et de publier le baromètre mensuel d'accidentologie.

La modernisation du fichier accident

L'amélioration du fichier accident est une demande commune des forces de l'ordre, qui se plaignent de la lourdeur de la procédure, et des utilisateurs qui se plaignent du manque de fiabilité des données.

Trois séries de mesures ont été décidées en 2000. Elles concernent la mise en place d'un plan qualité, la simplification du fichier et sa déconcentration. Un certain nombre d'éléments du plan qualité ont été engagés et des résultats très concrets d'amélioration de la qualité ont, d'ores et déjà, été obtenus. Les processus de simplification et de déconcentration s'étaleront progressivement jusqu'en 2003.

Les propositions du Conseil d'orientation et d'évaluation de l'Observatoire

Lors de sa séance du 5 octobre, le Conseil a élaboré une note de synthèse de propositions qu'il a remise au ministre le 12 décembre. Ces propositions portent sur :

- le contrôle-sanction (police spécialisée, automatisation, tolérance zéro) ;
- la formation (permis probatoire et formation professionnelle) ;
- l'organisation publique (choix des modes de transports, évaluation indépendante, relais locaux, indicateurs de résultats locaux) ;
- la communication (augmentation des campagnes).

Les indicateurs d'accidentologie locale

La production d'indicateurs d'accidentologie locale à l'échelon des villes et des départements, tenant compte de la décomposition entre les différents réseaux (autoroutes, routes nationales, départementales et communales, voiries urbaines) et du trafic correspondant, améliorera les comparaisons possibles, entre départements et permettra une évaluation plus rigoureuse de l'impact des politiques locales de sécurité routière.

Ce projet, qui est destiné à mieux cibler les politiques locales en matière de sécurité routière, nécessite un lourd travail méthodologique et la validation de nombreuses données – le SETRA, les observatoires régionaux de sécu-

rité routière, les DDE ont été très fortement mobilisés sur ce travail.

Les grandes données de l'accidentologie

L'Observatoire a ajouté à sa production habituelle un document de synthèse sur les grandes données de l'accidentologie. Ce document d'information se propose de répondre de manière claire aux questions les plus fréquemment posées : « où et quand ont lieu les accidents ? », « qui est le plus exposé à l'accident ? ». Il comporte également des données sur les modes de déplacement, les contrôles : vitesse, alcool, ceinture ainsi que des comparaisons européennes.

Enquêtes d'opinion

- Enquête Sofres sur les motards : réalisée en juin 2000 auprès de 575 utilisateurs de deux-roues de 125 cm³ et plus, cette étude dresse le profil des utilisateurs principaux de ces deux-roues. 42 % d'entre eux se disent conscients et responsables des risques. Les deux tiers des motards jugent que les autres usagers de la route ne font pas suffisamment attention à eux, et que la qualité du réseau routier est mal adaptée à la circulation des motos.

- Sondage Sofres réalisé à l'occasion de la campagne sur le respect de la règle

Il a révélé le décalage entre le code légal (code de la route) et le code légitime (leur propre code de sécurité) que s'autorisent les conducteurs français.

93 % des conducteurs interrogés estiment conduire très bien/assez bien, pourtant, leur comportement vis-à-vis de la règle est loin d'être exemplaire !

Les publications de la DSCR (dans l'ordre de leur parution)

Prise en compte des motocyclistes dans l'aménagement et la gestion des infrastructures, DSCR/SETRA/CERTU, MELT, mars 2000

Recommandations pour les aménagements cyclables, CERTU, Références, collection du CERTU, avril 2000

Bilan annuel – Statistiques et commentaires – Année 1999, DSCR/ONISR, La Documentation française, avril 2000

La sécurité routière à travers les chiffres, DSCR/ONISR/MELT, mai 2000

« *La sécurité routière – Un enjeu de santé public* », Ordre des médecins, Le bulletin de l'ordre des médecins, juin 2000

Les grandes données de l'accidentologie, DSCR/ONISR, MELT, octobre 2000

« *Chroniques d'une guerre non déclarée* – INJEP/DSCR » – Publication de l'INJEP n° 47, octobre 2000

La rue de tous les dangers, Sylvie Girardet, Puig Rosado, DSCR, éditions Hatier, octobre 2000

À tombeau ouvert, Josée Landrieu, Raymond Depardon, DSCR, éditions Autrement, octobre 2000

La sécurité des poids lourds en 1999, DSCR/ONISR, La Documentation française, décembre 2000.

LA POLITIQUE LOCALE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Plus de la moitié des préfectures ont mis en place en 2000 une organisation nouvelle, fédératrice de l'ensemble des services de l'État, centrée autour d'un chef de projet. La formation spécifique des chefs de projet et des coordinateurs sécurité routière, essentielle au dispositif, a été réalisée.

Par ailleurs, les quinze pôles régionaux d'animation sécurité routière créés en 1999 afin de faciliter la prise en charge de la sécurité routière par les différents acteurs locaux ont été mis en place progressivement en 2000, avec un renfort important de nouveaux chargés de mission sécurité routière (37 formés en 2000-2001).

Un outil de communication pour les inspecteurs départementaux de sécurité routière « L'insécurité routière – Pour en Savoir Plus » a été réalisé et diffusé à toutes les préfectures.

Les PDASR 2000 (programmes départementaux d'actions de sécurité routière) ont décliné les quatre priorités nationales : plans de contrôle, plans de prévention des risques routiers, actions vers les jeunes et formation des conducteurs.

Une réflexion s'est engagée pour faciliter la gestion par les préfectures du dispositif actuel et permettre aux acteurs locaux de mieux échanger leurs expériences.

L'opération Lavel-vie lancée début 1999 s'est poursuivie en 2000. Environ 700 projets, soit un nombre équivalent à l'année précédente, ont été déposés et financés. Des brochures et des vidéos présentant les projets ont été largement diffusées vers les préfectures, les mairies, les réseaux Éducation Nationale, Jeunesse et Sports et les associations. Un site internet, www.label-vie.net, a été mis en service en octobre 2000. Il permet de consulter tous ces documents et de construire un projet en ligne.

En ce qui concerne le programme RÉAGIR (Réagir par des enquêtes sur les accidents graves et des initiatives pour y remédier), l'accent a été mis sur l'amélioration de la qualité des rapports d'enquêtes. Des comités de lecture ont été créés dans les départements.

LE PARTENARIAT

L'engagement de l'Europe

Le 26 juin 2000, le Conseil des Ministres des transports de l'Union Européenne a adopté une résolution relative au renforcement de la sécurité routière et listé une série d'actions prioritaires à entreprendre au niveau communautaire, de nature législative, de recherche ou d'information.

Dans le cadre de la Présidence française, l'idée de rendre obligatoire l'installation d'un limiteur avertisseur de vitesse, modulable et réglable par le conducteur, sur tous les véhicules légers, a fait son chemin et devrait donner lieu à un règlement technique en 2001.

Les plans de prévention du risque routier

Pour les services de l'État, une circulaire du premier ministre du 7 mars 2000 leur a demandé de se doter, dans un délai de trois ans, d'un plan de prévention des risques routiers.

À ce jour, 60 directions départementales de l'équipement ont engagé la démarche et les personnes désignées pour porter le projet ont suivi deux semaines de formation à la méthodologie à l'école nationale de sécurité routière et de recherches (ENSERR) de Nevers. Quelques plans ont d'ores et déjà été établis.

Un module de formation a aussi été élaboré avec l'ENSERR à destination des personnels conduisant un véhicule administratif. Certains conducteurs professionnels l'ont suivi et il va être diffusé sur trois ans à l'ensemble des administrations.

Pour les entreprises privées, trois groupes de travail ont travaillé :

- à l'élaboration du « référentiel entreprise », rédigeant un manuel d'élaboration d'une politique de sécurité routière en entreprise ;
- sur la labellisation des « préventeurs » et des formations ;
- sur la mise au point de propositions concernant le comité de promotion et de suivi du dispositif.

Par ailleurs, dans le cadre du partenariat avec la CNAMTS, deux groupes de travail ont été constitués, l'un sur l'évaluation du risque, l'autre sur la formation.

Six chartes ont été signées en 2000 avec les entreprises suivantes : EUROPCAR, DEKRA VERITAS, FNTR (charte signée par le ministre), CECOMUT, SANOFI, APAVE.

Le label « initiative soutenue par la sécurité routière » a été attribué à des entreprises (CNPA, 3M et BP, groupe LACROIX, NORAUTO, STIVO) et à des associations (les mains du cœur et voiture & co) pour leur engagement dans des actions de sécurité routière particulièrement intéressantes.

Relations avec les associations

En plus du dispositif propre au financement des actions du collectif « arrêtons le massacre », le montant des subventions allouées pour l'année 2000 s'est élevé à 3,2 MF. La DSCR a soutenu 25 associations.

Insertion sociale et professionnelle des jeunes en difficulté par le permis de conduire

Le Fond Social Européen « apprentissage de la conduite et insertion sociale et professionnelle des jeunes en difficulté » a poursuivi son développement en 2000.

Un financement de 12 MF a été délégué aux préfectures afin de soutenir 100 projets d'actions sur le terrain.

Le 26 janvier 2000, la Fédération des Associations de la Route pour l'Éducation (FARE) a organisé une rencontre sur la conduite accompagnée pour les jeunes en difficulté et les expériences innovantes. Le 10 octobre, l'UFJT, a fait de même avec les ministères de la Justice et de l'Éducation nationale et les associations intervenant par le permis de conduire pour les jeunes en difficulté.

Brevet de sécurité routière

L'année 2000 est caractérisée par un léger tassement du nombre des BSR délivrés : environ 50 000.

LA ROUTE

L'**exploitation de la route** a pour objectifs :

- de renforcer la sécurité des usagers par des organisations et des moyens de surveillance, d'interventions, d'alerte et de secours ;
- d'apporter des services d'information avant et pendant le voyage ;
- d'optimiser l'usage des infrastructures par la gestion du trafic répartissant les flux dans l'espace (itinéraires alternatifs) et dans le temps (informations contribuant à modifier les déplacements) et permettant ainsi de différer certains investissements.

Concrètement, c'est un ensemble d'équipes (sur le terrain en patrouilles et en intervention, dans les centres d'ingénierie et de gestion du trafic), de matériels (stations de comptage du trafic, panneaux à message variable, caméras, centres de surveillance et de gestion de la circulation, postes d'appel d'urgence, contrôleurs de carrefours, etc.) organisés en systèmes plus ou moins complexes.

Les mesures d'exploitation consistent à maintenir la viabilité (voies circulables avec des conditions météo difficiles, accidents plus rapidement détectés et interventions accélérées...), à gérer le trafic (répartition des flux sur les réseaux maillés, contrôles d'accès...), à informer les usagers (avant le voyage tel que Bison Futé, pendant avec les panneaux à messages variables, les radios, les équipements embarqués...).

Un certain nombre de régions disposent de systèmes d'exploitation (SIRIUS en Île-de-France depuis 1994, CORALY pour l'agglomération de Lyon, MARIUS à Marseille, ERATO à Toulouse... Les directions départementales de l'équipement mettent en place progressivement des projets d'exploitation sur les axes les plus circulés et des centres d'ingénierie et de gestion de trafic comme celui de Savoie gérant la circulation dans la Tarentaise et la Maurienne, le centre d'ingénierie et de gestion du trafic de la Tarentaise en Savoie, etc.).

Les progrès réalisés dans les domaines de l'informatique, de la télématique ou des transmissions vont ouvrir des possibilités nouvelles pour l'information, la gestion des incidents, la gestion du trafic, le contrôle, l'aide à la conduite des véhicules, la gestion de flottes et de marchandises.

Les aménagements de sécurité sur le réseau national

Les contrats État-régions du XII^e plan signés en 2000 comportent dans chaque région un volet sécurité, les plans régionaux d'aménagement de sécurité (PRAS). La part État de ce volet s'élève globalement à 878 MF, soit 3,4 % de l'enveloppe routière. Avec la participation des collectivités, il s'agit de plus de 2 milliards de travaux de sécurité qui seront réalisés au titre des plans régionaux d'aménagements de sécurité sur le réseau national (le double du XI^e plan).

Le montant consacré aux aménagements de sécurité d'initiative locale (ASIL), qui s'élève chaque année à 80 MF, a

été complété en 2000 par 20 MF supplémentaires consacrés aux dispositifs de retenue adaptés aux motocyclistes.

Le montant des autorisations de programme État déléguées en 2000 pour les opérations PRAS s'est élevé à 121 MF.

Le contrôle de sécurité des projets routiers (CSPR)

L'évaluation des expérimentations réalisées en 1999 a permis de préciser la définition du contrôle de sécurité des projets routiers. Il comporte trois étapes :

- une démarche qualité pour la prise en compte de la sécurité à toutes les étapes du projet ;
- une inspection de sécurité avant la mise en service ;
- une évaluation de sécurité après six mois puis trois ans de mise en service.

Le CISR du 25 octobre 2000 a décidé le déploiement de la démarche sur le réseau de l'État à partir de 2001.

La signalisation routière « Zéro défaut »

Cet ensemble d'actions qui vise à améliorer la qualité de la signalisation a été présenté à différentes occasions aux gestionnaires de voirie et a fait l'objet d'articles dans FACES, dans la Revue Générale des Routes et Autoroutes et dans Réflexes. Lors du congrès de l'entretien et de l'exploitation de la route de novembre 2000, la conférence sur la qualité de la signalisation a montré les actions concrètes actuellement menées par plusieurs services. Ce partage d'expériences étant indispensable, une journée thématique sera organisée en 2001.

Des infrastructures adaptées à la sécurité des motards

Dans ce domaine l'action s'est traduite par la diffusion d'un guide (voir publications). Très apprécié, il pourrait faire l'objet de traductions dans le courant de l'année 2001.

La sécurité dans les tunnels

Des réflexions ont été engagées visant à améliorer la sécurité dans les tunnels : interdistance des véhicules, dispositifs de fermeture, signalisation des abris. Différents dispositifs seront expérimentés préalablement à la réouverture du tunnel du Mont-Blanc.

Le schéma directeur d'information routière

Le comité interministériel du 25 octobre a décidé la mise en œuvre d'un schéma directeur de l'information routière. Trois objectifs sont poursuivis :

- disposer d'une information en temps réel concernant la sécurité et les conditions générales de circulation sur le réseau transeuropéen (20 000 km) ;
- rendre l'information accessible au plus grand nombre en la mettant sur des serveurs télématiques et à disposition des médias et des opérateurs ;
- faire circuler une information routière synthétique en temps réel entre les différents acteurs (gestionnaires de voirie, forces de l'ordre, autorités).

Actuellement, des services d'information routière sont en place sur le réseau autoroutier concédé (7 300 km) et sur les voies rapides urbaines dotées d'un système d'exploitation (500 km). Au delà, ils se déploient progressivement en fonction des moyens, sur la base de projets d'exploitation d'itinéraires (A75, A20, A84...), de réseaux voies rapides urbaines (opérations contractualisées dans le cadre des contrats de plan) et de réseaux gérés par les directions départementales de l'équipement. L'extension d'une information de qualité appliquée au réseau transeuropéen passe par une amélioration du recueil de données sur le réseau national non concédé.

La communication Bison futé

Pendant la campagne 2000 de Bison futé 56 points d'accueil Bison futé ont été ouverts, répartis dans 39 départements. Les principales informations fournies portaient sur les conditions de circulation, les itinéraires recommandés et les informations touristiques des régions.

Ont par ailleurs été diffusés :

- 13 millions de cartes conseils et itinéraires bis ;
- 1,5 million de calendriers du trafic routier petits formats, et 40 000 calendriers entreprises grands formats (dont 37 000 ont été envoyés aux comités d'entreprise) ;
- plus de 700 000 exemplaires de divers dépliants d'informations routières : outils télématiques des centres d'information routière accessibles au public, conseils pour la journée villes sans voitures, plan neige vallée du Rhône, championnat du monde de cyclisme à Plouay, présentation du CNIR, RDS/TMC (Radio Data System/Traffic Message Chanel).

Les transports intelligents

Le projet ACTIF a démarré début 2000. Il vise à élaborer une architecture-cadre nationale des systèmes de transport intelligents (télépéage, guidage dans les véhicules, liaison avec les transports en commun ou les parkings...). Une première architecture sera produite en 2001.

Par ailleurs, une démonstration a été réalisée dans le cadre du projet européen SERTI d'un « service corridor » (information en temps réel RDS-TMC) diffusé vers des terminaux embarqués via les radios FM 107.7 des sociétés d'autoroutes. Elle a permis la mise au point du contenu du service par rapport aux attentes des usagers, la mise au point de l'interopérabilité européenne des systèmes de diffusion et des récepteurs, ainsi que des réflexions sur le plan de déploiement des constructeurs et équipementiers automobiles.

LA FORMATION DU CONDUCTEUR

Le permis de conduire

On a constaté en 2000 une augmentation importante de la demande de places d'examens du groupe lourd (+ 12 %) et motocyclettes (+ 5 %).

Dans ces conditions, il a été nécessaire de concentrer l'activité des inspecteurs sur les seuls examens.

Ces efforts se sont traduits, pour les dix premiers mois de l'année, par une augmentation de l'attribution des places de 9 % dans la catégorie moto et de 16 % dans la catégorie lourd.

Des réflexions et travaux ont abouti à la proposition de modernisation de l'épreuve théorique générale de l'examen. Cette réforme redéfinit le rôle de l'épreuve au sein du cursus de formation. Elle s'appuie sur une totale rénovation du contenu, qui prend mieux en compte les aspects risques et états dégradés du système. Elle met en œuvre des moyens modernes (micro-ordinateurs, cd rom et projecteurs multimédia).

Une première expérimentation sera conduite à partir du mois de février 2001 dans quelques départements.

• **Fonctionnement des commissions médicales départementales du permis de conduire**

Une étude est en cours, à laquelle sont associés les ministères de l'Intérieur et de la Santé ainsi que le Conseil National de l'Ordre et les syndicats des médecins.

Ses premières orientations visent à confier les visites initiales et périodiques des conducteurs à des médecins de ville volontaires, formés spécifiquement et agréés par le préfet. La commission médicale n'examinerait plus que les conducteurs ayant commis des infractions graves ainsi que les cas transmis par les médecins agréés.

Cette réforme sera expérimentée dans neuf départements avant sa généralisation.

• **Amélioration de la sécurité sur les centres d'examen**

La mise en œuvre des mesures portant sur les conditions d'accueil des candidats et l'annonce du résultat de l'examen a été évaluée par une société externe. Après concertation avec l'ensemble des parties, le ministre a décidé d'étendre l'expérimentation de l'annonce différée du résultat à de nouveaux centres (Île-de-France, Isère et Bouches-du-Rhône).

• **Déconcentration de la gestion des inspecteurs du permis de conduire**

L'expérimentation est en cours depuis le 1^{er} octobre 2000 dans 15 départements.

Cette réforme a été engagée par lettre-circulaire du 18 juillet 2000.

Une évaluation de cette expérimentation est prévue début 2001, afin d'apporter les améliorations souhaitables en vue de sa généralisation à l'ensemble du territoire dans le courant du 2^e semestre.

La réforme des conditions d'accès à la profession d'enseignant

La mise en œuvre des dispositions de la loi du 18 juin 1999 s'est poursuivie en 2000. Il s'agit en particulier d'un travail de refonte de l'ensemble des textes d'application (arrêtés et circulaires) relatifs à l'activité des enseignants de la conduite, à l'exploitation des auto-écoles et des centres de formation de moniteurs, et aux activités des associations

qui utilisent l'enseignement de la conduite à des fins d'insertion ou de réinsertion sociale ou professionnelle. Le décret correspondant est paru le 30 décembre 2000, après un long travail de concertation et de consultation des conseils et organismes officiels.

Les expérimentations des formations post permis destinées aux conducteurs novices et aux conducteurs expérimentés

L'expérimentation des rendez-vous d'évaluation destinés aux conducteurs novices (un an d'ancienneté de permis) et des rendez-vous de perfectionnement destinés aux conducteurs expérimentés (10 ans d'ancienneté de permis) a démarré en 1999. Elle vient de faire l'objet d'un premier bilan d'étape réunissant les partenaires (formateurs, assurances, associations et réseaux locaux de sécurité routière) le 7 mars 2000 qui montre que la mobilisation des partenaires nationaux et locaux est encore faible. On renseigne à la fin 2000 :

- 144 écoles de conduite labellisées ;
- 151 rendez-vous d'évaluation suivis par 2 307 conducteurs novices ;
- 94 rendez-vous de perfectionnement suivis par 2 148 conducteurs chevronnés.

Une évaluation, effectuée par l'INRETS est en cours (rendu des résultats au début de 2001).

Le permis à points

En 2000 : obligation est faite aux conducteurs novices de suivre une formation spécifique dès qu'ils commettent une infraction grave (perte de 4 points ou plus). Dix à vingt mille stagiaires sont susceptibles d'être concernés par cette mesure.

L'animation et l'amélioration du réseau des formateurs de stage de sensibilisation ont donc été une priorité qui s'est traduite par l'édition d'un bulletin de liaison, l'organisation de quatre journées d'échanges, l'expérimentation d'un suivi pédagogique des équipes d'animateurs, la formation de 14 délégués de la formation du conducteur pour assurer le contrôle des centres agréés, la formation de 24 animateurs des stages permis à points (12 enseignants de la conduite et 12 psychologues) venant compléter le réseau actuel. Par ailleurs, une étude a été réalisée avec le ministère de la Justice pour l'harmonisation des contenus pédagogiques des stages alternatifs aux poursuites judiciaires.

LE VÉHICULE

La réglementation technique des véhicules

Elle est élaborée dans les cadres internationaux de la Communauté européenne et des Nations Unies à Genève.

Les faits marquants survenus au cours de l'année 2000 à Genève sont :

- l'institutionnalisation du Forum Mondial de l'Harmonisation des réglementations automobiles (WP 29), doté d'un mandat et d'un règlement intérieur qui souligne le caractère mondial des travaux et qui fixe des critères méthodo-

logiques précis pour l'élaboration des règlements, en soulignant la transparence du processus ;

- l'entrée en vigueur, le 25 août 2000, de l'accord mondial du 25 juin 1998, avec la participation des USA, du Japon, de la Communauté européenne et de plusieurs grands pays dont la Chine, la Russie, la France, l'Allemagne et le Royaume Uni ;
- l'entrée en vigueur de l'accord européen de Vienne sur la reconnaissance, pour les véhicules en transit, des certificats de contrôle technique périodique.

Il existe aujourd'hui 112 règlements de Genève annexés à l'accord de 1958 et qui concernent les performances principales des véhicules en matière de sécurité active (freins, pneus, éclairage et signalisation, etc...), de sécurité passive (ceintures de sécurité, appui-tête, protection des occupants en cas de choc frontal et latéral), et de protection de l'environnement.

Contrôle technique

Le contrôle technique a concerné en 2000 :

- les voitures particulières et les utilitaires légers atteignant quatre ans dans le courant de l'année 2000 ;
- les voitures particulières ainsi que les utilitaires légers contrôlés en 1998 dont le délai de validité du contrôle arrivait à échéance en 2000 ;
- les voitures particulières ou utilitaires légers de plus de quatre ans destinés à une transaction et dont le dernier contrôle datait de plus de six mois.

Par ailleurs, depuis le 1^{er} janvier 2000, les véhicules utilitaires légers doivent procéder à une visite technique complémentaire pollution dans les deux mois qui précèdent le premier anniversaire d'une visite initiale favorable.

Les visites techniques portent depuis le 1^{er} mai 1999 sur le contrôle de 585 altérations élémentaires (dont 219 altérations soumises à prescription de contre-visites) regroupées en 133 points principaux constituant dix fonctions principales du véhicule.

Depuis le 1^{er} janvier 2000 le contrôle a été modifié sur la fonction pollution, niveau sonore. Il porte désormais sur 592 altérations dont 226 soumises à prescriptions de contre-visites.

En 2000, 17,2 millions de contrôles dont 14,7 millions de visites initiales ont été réalisées dans les 4 601 centres de contrôle agréés (4 034 centres spécialisés et 567 centres auxiliaires). Les 14,7 millions de visites initiales réalisées se répartissent en 12,9 millions pour les voitures particulières et 1,8 million pour les utilitaires légers.

Ces résultats traduisent une augmentation de 17,8 % du nombre de contrôles par rapport à 1999.

En 2000, 16,4 % des voitures particulières ne présentent aucune des altérations élémentaires de la nomenclature, alors qu'elles étaient de 17,2 % en 1999.

En ce qui concerne les altérations soumises à contre-visite, le taux de prescription de contre-visites pour les voitures particulières est en légère diminution par rapport à 1999. Il s'établit en 2000 à 20,43 % alors qu'il était de 20,60 % en 1999.

Pour les utilitaires légers on constate une relative stabilité du taux de prescription de contre-visites : il est de 24,93 % en 2000 contre 24,86 % en 1999.

Pour chacune des fonctions, les principaux défauts motivant la prescription d'une contre-visite concernaient pour l'ensemble des véhicules contrôlés en 1999 :

- la fonction freinage pour 9,59 % des véhicules (soit environ 1 405 000 véhicules) dont :
 - 5,20 % pour un déséquilibre important du frein de service ;
 - 2,59 % pour une efficacité globale insuffisante du frein de stationnement ;
 - 1,75 % pour une détérioration importante du flexible de frein
 - 0,61 % pour une efficacité globale insuffisante du frein de service ;
- la fonction direction pour 1,57 % des véhicules (soit environ 230 000 véhicules) dont :
 - 1,30 % pour un jeu important de la rotule, articulation de direction ;
 - 0,15 % pour un jeu important aux braquages du volant de direction ;
 - 0,06 % pour un jeu important du relais de direction ;
 - 0,06 % pour une mauvaise fixation de la rotule, articulation de direction ;
- la fonction visibilité pour 1,71 % des véhicules (soit environ 250 000 véhicules) dont :
 - 0,95 % pour fissure, cassure du pare-brise ;
 - 0,51 % pour un mauvais état du rétroviseur extérieur (si obligatoire) ;
 - 0,10 % pour un non fonctionnement de l'essuie-glace AV ;
 - 0,07 % pour une mauvaise fixation du rétroviseur extérieur ;
- la fonction éclairage, signalisation pour 8,01 % des véhicules (soit environ 1 173 000 véhicules) dont :
 - 1,93 % pour le non fonctionnement du feu stop ;
 - 1,62 % pour le non fonctionnement du feu de position ;
 - 1,30 % pour le non fonctionnement du feu de plaque AR ;
 - 1,10 % pour une détérioration importante du feu indicateur de direction ;
- la fonction liaisons au sol pour 6,93 % des véhicules (soit environ 1 015 000 véhicules) dont :
 - 3,40 % pour une usure importante du pneumatique ;
 - 2,31 % pour un jeu important de la rotule, articulation de train
 - 0,69 % pour un jeu important du train ;
 - 0,55 % pour une déformation importante du pneumatique ;
- la fonction structure carrosserie pour 1,12 % des véhicules (soit environ 164 000 véhicules) dont :
 - 0,56 % pour une ouverture impossible d'une porte latérale ;
 - 0,16 % pour une partie saillante du pare-chocs, bouclier ;
 - 0,11 % pour une absence de pare-chocs, bouclier ;
 - 0,10 % pour une ouverture impossible de la porte arrière, hayon ;
- la fonction équipements pour 1,97 % des véhicules (soit environ 267 000 véhicules) dont :
 - 0,67 % pour le non fonctionnement de l'avertisseur sonore ;
 - 0,34 % pour une détérioration importante de la ceinture (si obligatoire) ;
 - 0,33 % pour une mauvaise fixation du siège ;
 - 0,25 % pour un mauvais fonctionnement de la ceinture (si obligatoire) ;

- la fonction organes mécaniques pour 2,69 % des véhicules (soit environ 394 000 véhicules) dont :
 - 1,18 % pour une fuite importante du silencieux d'échappement ;
 - 0,67 % pour une fuite importante de la canalisation d'échappement ;
 - 0,29 % pour une mauvaise fixation du silencieux d'échappement ;
 - 0,27 % pour une fuite du circuit de carburant ;
- la fonction pollution, niveau sonore pour 4,80 % de l'ensemble des véhicules (soit environ 703 000 véhicules) répartis par motorisation en :
 - véhicules essence « non dépollués » : 5,60 % des véhicules (soit environ 346 000 véhicules) dont :
 - 4,90 % pour une teneur en CO des gaz d'échappement excessive ;
 - 2,34 % pour une fuite importante à l'échappement de la teneur en CO des gaz d'échappement ;
 - véhicules essence « dépollués » : 3,21 % des véhicules (soit environ 85 000 véhicules) dont :
 - 1,52 % pour une mesure excessive du lambda des gaz d'échappement ;
 - 1,49 % pour une teneur en CO des gaz d'échappement excessive ;
 - véhicules diesel : 4,68 % des véhicules (soit environ 273 000 véhicules) dont :
 - 2,07 % pour une opacité excessive des fumées d'échappement ;
 - 1,02 % pour une fuite importante à l'échappement.

Les visites complémentaires

En 2000, environ 449 000 véhicules utilitaires légers ont été contrôlés au titre de la visite technique complémentaire. Le taux de prescription de contre-visites s'établit à 0,80 %.

Adhésion de la France à EuroNCAP

Le ministère des transports a adhéré au 1^{er} janvier au consortium EuroNCAP qui effectue des essais comparatifs de performances de sécurité des véhicules : la présentation des résultats pour les petites voitures récentes a été faite le 27 septembre dans les locaux du ministère et sur le parvis de la Défense.

Expertise automobile

La Commission nationale des experts en automobile a établi la liste pour l'année 2000 (BO n° 2000-5 juin 2000), modifiée en novembre (en cours de publication). Des améliorations seront proposées au fonctionnement de la commission en 2001.

Un groupe de travail a été mis en place en septembre, concernant la relance de la procédure de suivi des véhicules gravement accidentés.

L'utilisation des nouvelles technologies (téléchiffage...) a nécessité la mise en place d'un groupe de travail associant les Transports, les experts, les assureurs...

LES TEXTES PARUS

Liste des textes législatifs et réglementaires publiés au Journal Officiel et au Bulletin Officiel en 2000 (les textes les plus importants sont en caractères gras)

– Arrêté du 27 décembre 1999 modifiant l'arrêté du 25 juin 1997 relatif aux conditions d'application de l'article R. 61 du code de la route.

– Arrêté du 31 décembre 1999 abrogeant l'arrêté du 17 décembre 1992 fixant le taux de redevance pour les visites techniques de véhicules automobiles effectuées en application des articles R. 119-1 et R. 120 du code de la route.

– Décision du 5 janvier 2000 relative à la commission nationale chargée d'arrêter la liste des experts en automobile

– Arrêté du 12 janvier 2000 relatif à l'expérimentation d'une procédure d'annonce différée du résultat de l'examen du permis de conduire.

– **Décret n° 2000-39 du 17 janvier 2000 relatif à la perte du nombre de points affectés au permis de conduire et modifiant l'article R. 256 du code de la route.**

– **Circulaire du 20 janvier 2000 relative à la mise en œuvre des plans départementaux de contrôle routier.**

– Arrêté du 20 janvier 2000 relatif à la réception communautaire (CE) en ce qui concerne les sièges de convoyeur des tracteurs agricoles ou forestiers à roues.

– Arrêté du 20 janvier 2000 modifiant l'arrêté du 2 mars 1995 relatif à l'équipement en extincteurs des véhicules de transport de marchandises.

– Circulaire n° 2000-9 du 21 janvier 2000 relative à la requalification de la glissière de sécurité en bois MB 1 A en fonction de la norme européenne NF EN 1317-2. – Décret n° 2000-80 du 24 janvier 2000 portant publication des amendements à la convention sur la signalisation routière du 8 novembre 1968, adoptés à Genève le 5 février 1993.

– **Décret n° 2000-68 du 24 janvier 2000 portant publication des amendements à la convention sur la circulation routière du 8 novembre 1968, adoptés à Genève le 1^{er} février 1991.**

– Arrêté du 25 janvier 2000 relatif à la formation des experts en automobile prévue à l'article R. 294-5 du code de la route.

– Arrêté du 26 janvier 2000 relatif à l'exclusion des réservoirs de GPL-carburant du domaine d'application du décret du 18 janvier 1943 modifié portant règlement sur les appareils à pression de gaz.

– Arrêté du 28 janvier 2000 modifiant l'arrêté du 4 juillet 1972 relatif aux feux spéciaux des véhicules à progression lente.

– Arrêté du 31 janvier 2000 portant interdiction de transport de groupes d'enfants en 2000.

– Arrêté du 31 janvier 2000 relatif aux interdictions complémentaires de circulation pour 2000 des véhicules de transport de marchandises et de transport de matières dangereuses.

– Circulaire n° 2000-10 du 2 février 2000 relative à l'agrément à titre expérimental et aux conditions d'emploi de la glissière de sécurité mixte métal bois G4 m.

– Arrêté du 3 février 2000 relatif à l'homologation des véhicules destinés au transport de marchandises dangereuses en ce qui concerne leurs caractéristiques particulières de construction conformément aux dispositions du règlement n° 105 de Genève.

– **Décret n° 2000-107 du 8 février 2000 relatif à la charge maximale des groupes de deux essieux des véhicules à moteur et modifiant l'article R. 58 du code de la route.**

– **Décret n° 2000-125 du 9 février 2000 relatif aux experts en automobile et modifiant le code de la route.**

– Arrêté du 21 février 2000 modifiant l'arrêté du 16 octobre 1997 relatif à la protection des occupants des véhicules à moteur en cas de collision frontale.

– Arrêté du 21 février 2000 modifiant l'arrêté du 20 novembre 1969 modifié fixant les modalités d'application de l'article R. 168 du code de la route (engins spéciaux).

– Circulaire n° 2000-12 du 21 février 2000 relative au régime spécifique temporaire de circulation des transports de bois en grume sous le régime des transports exceptionnel.

– Arrêté du 21 février 2000 portant création du service technique des remontées mécaniques et des transports guidés.

– Instruction du 22 février 2000 relative à la publication du décret n° 2000-125 du 9 février 2000 relatif aux experts en automobile.

– Arrêté du 29 février 2000 relatif à la réception communautaire (CE) en ce qui concerne certains éléments et caractéristiques des tracteurs agricoles ou forestiers à roues.

– **Circulaire du 7 mars 2000 relative à la mise en œuvre de plans de prévention du risque routier dans les services de l'État.**

– Arrêté du 7 mars 2000 relatif à la réception communautaire (CE) en ce qui concerne la suppression des parasites radioélectriques (compatibilité électromagnétique) produits par les tracteurs agricoles ou forestiers.

– Arrêté du 22 mars 2000 fixant les dates de l'examen du brevet d'aptitude à la formation des moniteurs d'enseignement de la conduite des véhicules terrestres à moteur et désignant les centres d'examen pour la session 2000.

– Arrêté du 22 mars 2000 fixant les dates de l'examen du brevet pour l'exercice de la profession d'enseignant de la conduite automobile et de la sécurité routière de la session 2001.

– **Décret n° 2000-277 du 24 mars 2000 fixant la liste des contraventions au code de la route prévue à l'article L.2212-5 du code général des collectivités territoriales.**

- Circulaire n° 2000-24 du 3 avril 2000 relative aux conditions de circulation de certaines remorques (engins spéciaux) visées par l'arrêté du 20 novembre 1969 modifié fixant les modalités d'application de l'article R. 168 du code de la route (remorques dites « bers roulants »).
- Arrêté du 4 avril 2000 portant modification de l'arrêté du 24 novembre 1967 modifié relatif à la signalisation des routes et autoroutes.
- Arrêté du 10 avril 2000 modifiant l'arrêté du 6 juillet 1981 relatif aux modalités de vérifications et d'essais auxquels doivent satisfaire les tracteurs agricoles et forestiers.
- Arrêté du 10 avril 2000 modifiant l'arrêté du 15 octobre 1981 relatif aux modalités de vérifications et d'essais des conditions d'hygiène et de sécurité auxquelles doivent satisfaire les sièges de tracteurs agricoles et forestiers à roues.
- Décision du 11 avril 2000 portant attribution des labels « Grande cause nationale » et « Campagne d'intérêt général ».
- Arrêté du 17 avril 2000 modifiant l'arrêté du 5 juillet 1994 relatif au contrôle des émissions d'échappement lors des visites techniques des véhicules à moteur.
- Arrêté du 17 avril 2000 modifiant l'arrêté du 18 juin 1991 relatif à la mise en place et à l'organisation du contrôle technique des véhicules dont le poids n'excède pas 3,5 tonnes.
- Arrêté du 21 avril 2000 modifiant l'arrêté du 30 juillet 1997 relatif à la détermination de la puissance des moteurs des véhicules automobiles.
- Arrêté du 21 avril 2000 relatif à la détermination de la consommation conventionnelle de carburant et des émissions de dioxyde de carbone des véhicules automobiles.
- Arrêté du 28 avril 2000 modifiant l'annexe n° 4 à l'arrêté du 8 février 1999 relatif aux conditions d'établissement, de délivrance et de validité du permis de conduire.
- Arrêté du 10 mai 2000 relatif à la certification de conformité des produits de marquage de chaussées.
- Arrêté du 25 mai 2000 fixant au titre de l'année 2000 la date limite de transmission du document de présentation et la date de l'épreuve d'entretien avec le jury de l'examen professionnel pour l'accès d'agents non titulaires au corps des délégués au permis de conduire et à la sécurité routière.
- Arrêté du 21 juin 2000 modifiant l'arrêté du 1^{er} juillet 1997 relatif aux modalités d'organisation, à la nature et aux programmes des épreuves du concours pour le recrutement d'inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière.
- Arrêté du 21 juin 2000 modifiant l'arrêté du 20 mars 1998 relatif aux modalités d'organisation, à la nature et aux programmes des épreuves des concours externe et interne de recrutement des délégués au permis de conduire et à la sécurité routière.
- Arrêté du 21 juin 2000 modifiant l'arrêté du 25 juin 1997 relatif aux conditions d'application de l'article R. 61 du code de la route.
- Décret n° 2000-576 du 28 juin 2000, modifiant le décret n° 78-993 du 4 octobre 1978 pris pour l'application de la loi du 1^{er} août 1905 sur les fraudes et falsifications en matière de produits ou de services en ce qui concerne les véhicules automobiles.
- Arrêté du 28 juin 2000 relatif à l'information des consommateurs et à la publicité des prix des véhicules automobiles.
- Arrêté du 7 juillet 2000 autorisant au titre de l'année 2001 l'ouverture d'un concours pour le recrutement d'inspectrices et d'inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière et fixant la date des épreuves.
- Arrêté du 13 juillet 2000 relatif à la réception européenne en ce qui concerne certains éléments et caractéristiques des tracteurs agricoles ou forestiers à roues.
- Arrêté du 3 août 2000 modifiant l'arrêté du 31 janvier 2000 relatif aux interdictions complémentaires de circulation pour 2000 des véhicules de transport de marchandises et de transport de matières dangereuses.
- **Décret n° 2000-873 du 7 septembre 2000 relatif à la mise en sécurité de certains véhicules fonctionnant aux gaz de pétrole liquéfiés et instituant une aide à cet effet.**
- **Rapport au Président de la République relatif à l'ordonnance no 2000-930 du 22 septembre 2000 relative à la partie législative du code de la route.**
- **Ordonnance n° 2000-930 du 22 septembre 2000 relative à la partie législative du code de la route.**
- Arrêté du 21 août 2000 modifiant l'arrêté du 4 juillet 1972 relatif aux feux spéciaux des véhicules à progression lente.
- Arrêté du 22 septembre 2000 modifiant l'arrêté du 7 juillet 1995 relatif à la réception et à la réglementation technique des véhicules à moteur à deux ou trois roues et des quadricycles à moteur et de leurs systèmes et équipements.
- Arrêté du 22 septembre 2000 relatif à l'homologation communautaire en ce qui concerne l'indicateur de vitesse des véhicules à moteur à deux ou trois roues et des quadricycles à moteur.
- Circulaire n° 2000-71 du 9 octobre 2000 relative aux conditions de dépose des délinéateurs (balise J6).
- **Décret n° 2000-1016 du 12 octobre 2000 relatif à l'habilitation des adjoints de sécurité à donner des indications de signalisation routière et modifiant l'article R. 229-1 du code de la route.**
- Arrêté du 23 octobre 2000 modifiant l'arrêté du 15 novembre 1994 relatif aux visites techniques de certaines catégories de véhicules de transports de marchandises.
- Arrêté du 23 octobre 2000 modifiant l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif aux transports en commun de personnes.
- **Décret n° 2000-1034 du 23 octobre 2000 relatif à la circulation à l'intérieur de certains carrefours à sens giratoire et modifiant le code de la route.**
- **Décret n° 2000-1038 du 24 octobre 2000 relatif à l'obligation de suivre une formation spécifique pour certains conducteurs auteurs d'une infraction ayant donné lieu à**

une perte de points égale ou supérieure au tiers du nombre de points initial et modifiant le code de la route.

– **Arrêté du 31 octobre 2000 relatif à la mise en sécurité de certains véhicules fonctionnant aux gaz de pétrole liquéfiés.**

– Arrêté du 6 novembre 2000 portant désignation des membres du jury de l'examen du brevet d'aptitude à la formation des moniteurs d'enseignement de la conduite des véhicules terrestres à moteur (session 2000).

– Arrêté du 28 novembre 2000 modifiant l'arrêté du 18 novembre 1996 relatif aux poids, dimensions, et signalisation des engins de service hivernal.

– Arrêté du 29 novembre 2000 modifiant l'arrêté du 7 août 1981 relatif à la réception (CEE) concernant les réservoirs de carburant liquide et la protection contre l'encastrement des véhicules à moteur et de leurs remorques.

– **Arrêté du 1^{er} décembre 2000 définissant les modèles d'attestation de suivi de stage et de demande de remboursement de l'amende ou d'interruption de la mise en recouvrement de celle-ci par le conducteur titulaire du permis de conduire depuis moins de deux ans, auteur d'une infraction ayant donné lieu à une perte d'au moins quatre points, prévues à l'article R. 262 du code de la route.**

– Arrêté du 7 décembre 2000 fixant le nombre de postes offerts au titre de l'année 2001 au concours externe pour le

recrutement d'inspecteurs et d'inspectrices du permis de conduire et de la sécurité routière.

– Arrêté du 8 décembre 2000 modifiant l'arrêté du 4 août 1999 relatif à la réglementation des installations de gaz de pétrole liquéfiés des véhicules à moteur.

– **Décret n° 2000-1256 du 21 décembre 2000 relatif aux transports exceptionnels et modifiant le code de la route.**

– **Ordonnance n° 2000-1255 du 21 décembre 2000 modifiant certaines dispositions annexées à l'ordonnance n° 2000-930 du 22 septembre 2000 relative à la partie législative du code de la route.**

– **Décret n° 2000-1335 du 26 décembre 2000 relatif à l'enseignement de la conduite des véhicules terrestres à moteur et de la sécurité routière et modifiant le code de la route.**

– Arrêté du 28 décembre 2000 modifiant l'arrêté du 18 novembre 1996 relatif aux poids, dimensions et signalisations des engins de service hivernal.

– Arrêté du 29 décembre 2000 modifiant l'arrêté du 7 août 1981 relatif à la réception (CEE) concernant les réservoirs de carburant liquide et la protection contre l'encastrement des véhicules à moteur et de leurs remorques.

Le présent panorama ne prétend pas à l'exhaustivité sur tous les travaux qui sont menés dans le domaine de la sécurité routière. Il présente toutefois les cinq plus grands organismes d'études et de recherche : deux organismes publics de recherche, l'INRETS et le LCPC, deux organismes d'études, le SETRA et le CERTU, et un organisme privé, le LAB.

La présentation de chacun des organismes est suivie d'un résumé des travaux terminés en 2000.

Globalement, on peut distinguer cinq axes principaux :

- **l'accidentologie statistique** qui consiste à rechercher, grâce notamment au fichier accident ou à d'autres données statistiques (enquête de mobilité ou comportement), les causes des accidents. En dehors des travaux portant sur l'accidentologie en général, (mobilité et évaluation du risque), on notera les travaux sur des thèmes particuliers de l'INRETS (vitesse, personnes âgées, piétons et cyclistes, étudiants et accidents liés au travail) et du CERTU (obstacles latéraux et sorties de chaussées en milieu urbain) ;
- **l'accidentologie clinique et expérimentale** menée par l'INRETS : études détaillées d'accidents (EDA) (pertes de contrôles, accidents de nuit et personnes âgées), études sur les corsets sièges pour les enfants handicapés, approche cognitive, études sur les piétons, cyclistes et cyclo-motoristes de type scooter, analyse du comportement (anticipation de la collision et incidence de l'information) ;
- **la sécurité des infrastructures** avec de nombreuses études du CERTU (giratoires, cyclistes, transports collectifs, coussins, feux tricolores et réseau d'appel d'urgence) une action commune SETRA et CERTU sur les diagnostics et des travaux du SETRA sur la prise en compte des motocyclistes ;
- **l'urbanisme et la sécurité**, qui est un thème voisin de celui de l'infrastructure mais qui le dépasse, a porté sur la mobilité à pied et en bicyclette et l'environnement urbain (CERTU) ;
- **l'évaluation des politiques** qui a porté sur des actions de prévention (conduite et alcool) ainsi que sur les stages de récupération de points (INRETS).

Ces travaux correspondent aux orientations définies par les ministères chargés de la Recherche, des Transports et de l'Industrie dans le cadre du PREDIT¹¹ pour 1996-2000 et au-delà jusqu'en 2003 avec quatre axes prioritaires :

- la formation des usagers de la route et des conducteurs ;
- la sécurité des véhicules, l'aménagement de l'espace public et l'accidentologie ;
- la télématique et la sécurité routière ;
- la socio-économie de l'insécurité routière.

L'INSTITUT NATIONAL DE RECHERCHE SUR LES TRANSPORTS ET LEUR SÉCURITÉ¹²

L'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS) est un établissement public à caractère scientifique et technologique (EPST), placé sous la double tutelle du ministère chargé de la Recherche et de la Technologie et du ministère chargé des Transports.

Les missions de l'INRETS sont les suivantes :

- recherche et développement technologique pour l'amélioration des systèmes et des moyens de transports et de circulation ;
- travaux d'expertise et d'aide à la décision ;
- promotion et diffusion des résultats ;
- participation à la formation par et à la recherche.

L'Institut, d'un effectif d'environ 400 collaborateurs permanents, est organisé en 17 unités de recherche réparties sur 5 sites. Parmi ces unités, 6 travaillent plus spécifiquement dans le domaine de la sécurité routière : le DERA et le LPC implantés à Arcueil, l'UMRETTE et le LBMC à Lyon-Bron, le LBA à Marseille et MA à Salon-de-Provence.

Département évaluation et recherche en accidentologie (DERA)

Ce département a pour vocation de développer des problématiques de recherche sur l'accident, le risque routier et l'action de sécurité routière à des fins de progrès des connaissances et d'aide à la gestion du risque.

Laboratoire de psychologie de la conduite (LPC)

Ce laboratoire a pour objet de recherche central l'identification et l'analyse des principaux déterminants des comportements dans la circulation routière. Le LPC mène des recherches dans quatre principaux domaines :

- la psycho-ergonomie de la conduite ;
- l'éducation et la formation à la sécurité routière ;
- les professionnels du transport routier ;
- la psychosociologie de la circulation et des risques.

Unité mixte de recherche épidémiologique transport travail environnement (UMRETTE)

L'UMRETTE est une unité mixte de recherche avec l'université Claude Bernard Lyon I. Cette unité privilégie l'étude des accidents corporels de la route à travers une approche épidémiologique des victimes. Ses recherches s'appuient notamment sur le « registre des victimes corporelles d'accidents de la circulation routière dans le département du Rhône ». L'UMRETTE participe par ailleurs à divers travaux sur l'état de santé des populations lié aux activités de transport (pollution atmosphérique, conditions de travail des professionnels des transports).

Département mécanismes d'accidents (MA)

Ce département a développé une approche de l'accident, objet d'études et de recherches. L'activité scienti-

11. Programme national de recherche et d'innovation sur les transports terrestres.

12. 2, avenue du général Malleret-Joinville – 94110 ARCUEIL

fique porte en premier lieu sur l'étude des mécanismes générateurs d'accidents et des processus de dysfonctionnement du système de circulation pour déboucher sur le champ plus large de l'analyse de l'insécurité routière et proposer des aides à la conception (infrastructure, véhicule) et à la formation (concepteurs, aménageurs, usagers).

Laboratoire de biomécanique et mécanique des chocs (LBMC)

Le LBMC a pour mission essentielle de contribuer à l'amélioration de la protection des usagers des transports contre les effets néfastes des accidents, en particulier ceux de la route. C'est le domaine de la sécurité secondaire. Pour atteindre cet objectif, le LBMC mène des recherches sur la caractérisation biomécanique de l'être humain et sa modélisation, sur le comportement au choc ces structures de véhicules et sur les performances des dispositifs de protection.

Laboratoire de biomécanique appliquée (LBA)

Le LBA est une unité mixte de recherche avec la faculté de médecine de l'Université de la Méditerranée (Aix-Marseille II). Ses travaux se situent également dans le domaine de la sécurité secondaire. Ils ont pour objectif d'étudier la tolérance du corps humain et les mécanismes lésionnels d'une part et d'autre part, la modélisation biofidèle de l'être humain, sa validation et le caractère prédictif des lésions et sa simulation. Les résultats sont utilisés pour proposer des solutions visant à diminuer la gravité des accidents réels.

D'autres unités mènent également des travaux dans le domaine de la sécurité routière, notamment du LESCOT implanté à Lyon-Bron, du LEOST à Lille – Ville-neuve-d'Ascq et du LIVIC à Sartory :

Laboratoire ergonomie et sciences cognitives pour les transports (LESCOT)

Ses missions consistent à développer des recherches en vue d'améliorer la qualité du travail des professionnels des transports et la qualité de vie des utilisateurs. Ceci se traduit par des recherches plus spécifiquement sécurité routière concernant les capacités fonctionnelles des conducteurs et leur activité, par la prise en compte des particularités des conducteurs âgés et handicapés, par l'analyse expérimentale des effets induits insécuritaires des technologies et la participation à la conception d'assistances coopératives visant à améliorer la sécurité.

Laboratoire électronique ondes et signaux pour les transports (LEOST)

Ce laboratoire constitue une unité de recherche de l'INRETS à orientation technologique où sont étudiés de nouveaux composants susceptibles de favoriser le développement de l'automatisation dans les transports guidés ainsi que certaines applications de télécommunications et télématiques applicables aux transports routiers. Ces activités de recherche visent à participer à l'effort de réduction de l'insécurité routière et plus généralement à améliorer la sécurité et l'efficacité des transports terrestres.

Laboratoire sur les interactions véhicules-infrastructure-conducteurs (LIVIC)

Cette unité mixte avec le LCPC s'articule autour du développement de dispositifs permettant une amélioration de la sécurité et la réduction des difficultés de conduite au moyen de dispositifs coopératifs véhicules-infrastructure, pouvant aller à terme jusqu'à l'automatisation de la conduite.

Présentation d'une méthode d'analyse des séquences piétonnières au cours des déplacements quotidiens des citadins et mesure de l'exposition au risque des piétons, Rapport INRETS n° 221

Carré J.-R., Julien A.

Les enquêtes sur la mobilité prennent mal en compte la marche. Dans ce document, les auteurs mettent en évidence de manière aussi complète que possible les indicateurs qui caractérisent l'activité piétonne et en particulier ceux qui permettent de mesurer leur niveau d'exposition aux risques. La méthode proposée consiste à coupler des interviews avec des observations et des mesures directes des activités de déplacement grâce à un suivi des personnes toute une journée. Ces observations sont complétées par la production de cartes mentales.

RESBI (Recherche et expérimentation sur les stratégies des cyclistes dans leurs déplacements urbains), rapport INRETS

Carré J.-R.

La connaissance fine des pratiques cyclistes pose des problèmes méthodologiques particuliers, plus difficiles à résoudre que ceux concernant les piétons, ou les automobilistes. Pour rendre compte du découpage temporel des stratégies utilisées par le cycliste, la démarche adoptée a consisté à coupler les techniques utilisées pour analyser les trajets piétonniers avec celles utilisées pour étudier le comportement des conducteurs. Un vélo de ville léger a été équipé de quatre caméras miniaturisées reliées à un mixeur afin d'avoir les quatre images sur le même support avec la même base temporelle et d'un magnétoscope. Les données recueillies (vidéo et verbales) ont été traitées pour analyser l'organisation du déplacement et les stratégies mises en œuvre par les cyclistes. L'expérimentation a porté sur les trajets habituels d'une vingtaine de cyclistes urbains (à Paris et à Lyon).

Écomobilité, actes du séminaire prospective et mobilité dans les métropoles, séance du 20 mars 2000

Carré J.-R., Héran F., Ifresi, Julien A., Madre J.-L., Papon F. (INRETS), Sebban J.-C. (ADEME)

Cette journée portait sur les recherches sur la mobilité à pied et à bicyclette. La première session a fait le point sur l'évolution de la mobilité à pied et à bicyclette en France, dans les enquêtes nationales et locales sur les transports. La deuxième session a examiné les pratiques des piétons et des cyclistes, au travers de deux typologies, et de deux observations des comportements réels. La troisième session s'est interrogée sur les freins ou les stimulations à la pratique de la marche et du vélo, notamment sur les effets de coupure, ou sur les potentialités de l'intermodalité vélo plus transport public, et sur les perspectives mondiales de la mobilité non motorisée. La table ronde a débattu des tendances de l'urbanisation et de leurs impacts sur les déplacements non motorisés.

Analyse de l'exposition au risque des motocyclistes, principaux résultats issus de l'enquête SOFRES 1999, La sécurité des motocyclistes en 1999, rapport sur convention DSCR/INRETS

Filou C.

Ce rapport analyse les principales données à notre disposition sur l'usage des motocyclettes en 1999. Il s'appuie sur

les résultats de l'enquête SOFRES relatifs au parc et à l'utilisateur principal de la moto. Il étudie la situation des motocyclistes en circulation (vitesse, port du casque et éclairage) observée sur le réseau routier et leur accidentologie après l'exploitation du fichier des accidents corporels de la circulation.

Comparaison des capacités dynamiques des cyclomoteurs de type « classique » ou « scooter », rapport sur convention CNRS/INRETS/, MAIF
Perrin C.

L'évolution actuelle du nombre de victimes d'accidents de la circulation est moins favorable pour la catégorie des cyclomotoristes que pour la plupart des autres catégories. D'autre part, la proportion des scooters dans le parc des cyclomoteurs est en forte augmentation depuis ces dernières années (principalement de 1191 à 1995). Les performances dynamiques des scooters souffrent à l'heure actuelle d'une mauvaise réputation probablement liée aux piètres performances des scooters apparus après-guerre. L'objectif de cette recherche est d'étudier si l'on peut trouver dans l'analyse des performances dynamiques de ce type de véhicule, une explication aux mauvais résultats constatés en matière de sécurité routière pour cette catégorie d'usagers. Pour cela, nous nous proposons de réaliser une étude visant à comparer les capacités dynamiques des cyclomoteurs de type « Classique » à celle des cyclomoteurs de type « Scooter ».

Incidences de l'information sur les durées de parcours sur la circulation des voies rapides urbaines : une approche exploratoire, rapport sur convention INRETS/DSCR

Cambon de Lavalette B. (INRETS), Tijus C., Leproux C., Poitrenaud S., Baur O. (Université de Paris VIII)

Les panneaux à messages variables qui indiquent les durées de parcours en temps réel de certains itinéraires peuvent être une aide précieuse pour l'usager désireux d'éviter les zones saturées et contribuer à améliorer la fluidité du trafic. Or depuis que ces dispositifs ont été mis en place les comptages de trafic semblent indiquer que les automobilistes sur les parcours ainsi équipés se délestent moins souvent d'un trajet encombré. L'objectif de notre approche est de chercher à en comprendre les raisons et à vérifier l'idée selon laquelle l'information sur les durées de parcours n'aurait pas vraiment d'incidence sur la fluidité du trafic mais plutôt sur l'apaisement de la tension du stress vécu dans les encombrements. Si l'on se place du point de vue de la sécurité du trafic et des conditions de vie faites aux usagers des transports, ce type d'incidence est tout aussi appréciable. Dans le cadre de cette convention de recherche, un premier document avait été consacré à la synthèse de la littérature existante sur sujet.

Anticipations visuelles de collisions et environnements virtuels, rapport INRETS n° 230
Berthelon C., Nachtergaele C.

Cette étude porte sur l'influence de différents éléments de l'environnement routier sur une tâche d'anticipation visuelle de collision. Quatre expérimentations en simulation y sont présentées et font varier les éléments inclus dans les scènes visuelles. Les résultats sont analysés selon deux gran-

des lignes : l'effet des éléments environnementaux manipulés sur les anticipations de collision ; l'interprétation des effets observés par rapport à un cadre théorique d'analyse des flux optiques visuels globaux et locaux. Les conclusions concernent les précautions à prendre lors de l'utilisation d'environnements routiers virtuels pour l'étude du comportement de conduite.

Sources d'information internes et externes à l'habitacle et distribution de l'attention en conduite automobile, rapport INRETS n° 231
Pottier A.

L'analyse des stratégies visuelles de conducteurs enregistrés en situation réelle de conduite rend compte de la diversité des mécanismes de distribution de l'attention visuelle entre les sources internes et externes du véhicule. Ce rapport présente les principaux renseignements extraits dans cette situation expérimentale. L'effet de l'apprentissage de la conduite sur les modalités de prise et de traitement des informations visuelles confirme l'état de surcharge visuelle dans lequel les débutants se trouvent dans toutes les situations. Les débutants sont en surcharge visuelle ou ont un coût visuel élevé lors d'un traitement informatif sur une source interne à l'habitacle. De ces résultats il est possible d'envisager l'existence d'une capacité visuelle de réserve ou d'une réserve fonctionnelle mise à la disposition de l'attention visuelle à l'intérieur de laquelle chacun adapte son activité de traitement des informations selon des facteurs tels que : le niveau d'apprentissage, l'attention, la motivation, le dispositif, la situation routière.

Le suivi des stages de sensibilisation à la sécurité routière pour les conducteurs infractionnistes, rapport de convention INRETS/DSCR
Chatenet F., Grillon F.

Cette enquête se situe dans le volet évaluatif des stages de sensibilisation à la sécurité routière pour les conducteurs infractionnistes animés par les psychologues et les moniteurs titulaires du brevet d'aptitude à la formation des conducteurs infractionnistes. Elle a été conçue pour être menée conjointement auprès des deux populations avec des items communs sur tous les thèmes, et des items plus spécifiques respectivement en psychologie et en pédagogie. Mais des raisons conjoncturelles ont amené à dissocier dans le temps les deux populations. Les résultats de l'enquête auprès des psychologues ont été présentés dans le rapport intitulé : le suivi des stages de sensibilisation à la sécurité routière pour les conducteurs infractionnistes de novembre 1998. Les résultats de l'enquête auprès des moniteurs titulaires du brevet d'aptitude à la formation des conducteurs infractionnistes BAFM-BAFCRI sont présentés dans ce rapport.

Effets du tracé et de l'état des routes sur la vitesse et la sécurité, rapport INRETS n° 224

Gaudry M. (Université de Montréal), Vernier K. (SETRA)

Ce rapport propose une méthodologie d'analyse des comportements des conducteurs routiers vis-à-vis du risque et de la vitesse en fonction du trafic et des caractéristiques de géométrie et de surface routières. Les auteurs y donnent une structure d'équations simultanées permettant de tenir compte des différents ajustements entre confort, vitesse et risque liés aux préférences des usagers. La formu-

lation adoptée distingue parmi les composantes du risque observé ou objectif entre l'incertitude et la dangerosité et le risque calculé associé à la vitesse. On y utilise aussi pour la première fois une mesure empirique nouvelle du risque perçu qui permet d'isoler le rôle de ce facteur parmi les autres déterminants du choix de vitesse. L'estimation reposant sur un échantillon de plus d'un millier de sections de routes nationales.

La pratique des vitesses : entre seuil légal et normes d'usage – Vers de nouvelles exploitations du sondage ONISR-ISL, rapport de convention INRETS/DSCR
Biecheler M.-B., Peytavin J.-F.

L'analyse des pratiques de vitesses dans la circulation que nous avons présentée dans ce rapport utilise les sondages de vitesses de l'ONISR sur huit catégories de réseau et une méthode d'analyse des vitesses relativement à la moyenne locale qui permet d'inférer sur les différents réseaux observés l'existence de normes différenciées dans le choix des vitesses. L'analyse a permis de mettre en évidence la prévalence de comportements de vitesse déterminés par l'une des trois dimensions importantes : le choix de la règle légale, une tolérance à s'écarter du seuil légal en restant conforme à la pratique moyenne, la revendication du droit à choisir sa vitesse en roulant plus vite ou plus lentement que les autres en général. Selon la catégorie de route et la limite réglementaire qui y prévaut les conducteurs sont plus ou moins nombreux à se déterminer selon l'une ou l'autre de ces dimensions. On a pu identifier trois structures types de répartition respectivement bien représentées par les profils observés sur autoroute de liaison, route départementale et route nationale en agglomération.

Évaluation de l'expérience de suivi des conducteurs alcoolisés dans le Val d'Oise – Analyse de données judiciaires avant-après – Mise au point du questionnaire, rapport de convention INRETS/DSCR
Biecheler M.-B., Monseur J.-L., Peytavin J.-F.

Ce rapport concerne le deuxième niveau de l'évaluation, celui de l'analyse approfondie des données judiciaires « avant la mise en place de l'expérience » (sur l'année 1994) et « après la mise en place de l'expérience ». Il s'est avéré prématuré d'analyser l'impact de l'expérience sur le processus judiciaire dès 1996 en raison du temps de rodage de l'expérience. On a donc choisi d'analyser en priorité 1997 au cours de laquelle l'expérience s'est avérée fonctionner normalement. L'analyse sur les affaires constatées sera menée en deux étapes : la réalisation d'une enquête sur les affaires constatées en 1997 similaire à celle qui portait sur les affaires constatées en 1994 à laquelle s'ajoutent des nouvelles données à recueillir en fonction des modalités de l'expérience, une analyse comparative des pratiques judiciaires entre 1994 et 1997 au tribunal de Pontoise. Ce rapport décrit la première étape, celle de la mise en place de l'enquête sur les affaires constatées en 1997, sachant que cette étape doit intégrer l'objectif de comparaison avant-après.

Le suivi des conducteurs âgés, rapport de convention INRETS/DSCR
Assailly J.-P.

Ce rapport fait le point sur le problème posé par les conducteurs âgés selon différentes perspectives : pour l'opinion publique, c'est essentiellement un problème de

sécurité, pour la politique de sécurité routière c'est essentiellement un problème de mobilité et de prise en compte des besoins de cette population, pour les personnes âgées elles-mêmes c'est un problème de dignité et d'autonomie. Tout acteur avant de prendre une décision doit savoir quelle perspective privilégier et pourquoi. Les tableaux statistiques présentent un constat actuel des accidents et de la situation des conducteurs âgés en France.

La prise de risque chez les étudiants, rapport INRETS n° 226
Chiron M., Le Breton-Gadegbeku B.

Chaque année, la Médecine Préventive Universitaire lyonnaise recueille des données dans les domaines de la santé et de la vie sociale auprès des étudiants de deuxième année. En 1997, pour la deuxième fois, l'enquête contient un volet transports, conçu par l'INRETS. L'ouvrage présente un grand nombre de résultats sur les pratiques et opinions dans différents domaines concernant la santé physique et mentale, l'hygiène de vie, la vie universitaire, les transports. En particulier sont décrites les consommations de toxiques, les pratiques sportives, alimentaires et sexuelles. La mobilité, les opinions et pratiques vis-à-vis du code de la route ou des conduites de prudence dans les transports sont analysées et comparées à ce qu'elles étaient quatre ans auparavant. Des évolutions certaines sont observées. Enfin, un lien fort est mis en évidence entre différentes prises de risque qui s'accumulent ainsi chez les mêmes personnes.

L'analyse du risque automobile en 1998, rapport de convention INRETS/DSCR
Lassarre S., Dahchour M.

Ce rapport fait le point sur la fréquence des sinistres et des accidents, le risque d'implication d'une automobile dans un accident en circulation, le risque d'implication du conducteur principal dans un accident en circulation, le risque d'implication du conducteur dans un accident corporel ou mortel. Il traite également la déclaration à l'assureur et le bonus-malus. Pour chacun de ces points, des statistiques détaillées sont présentées et analysées.

Les accidents de la route liés à l'exercice d'une profession, caractéristiques et prévention, rapport INRETS, thèse de médecine soutenue à l'Université Claude Bernard Lyon 1
Charbotel B.

L'objectif de ce travail est, d'une part, de mieux connaître les accidents de la route liés au travail (en trajet entre le domicile et le travail ou en mission pour l'employeur) ; d'autre part, d'évaluer l'état actuel des moyens de prévention. Cela afin que la prévention du risque routier puisse être mieux adaptée aux besoins et qu'elle se généralise à un plus grand nombre d'entreprises. Après une analyse de la bibliographie française et internationale, nous exploitons les données des bulletins d'analyse des accidents corporels de la circulation et nous comparons les accidents de la route en lien avec le travail aux autres accidents de la route (âge, sexes, professions, véhicules, localisations, heures, jours, mois, gravités...). Nous décrivons les moyens de prévention développés dans les entreprises françaises et faisons des propositions concernant les études épidémiologiques à

conduire sur le sujet et sur les possibilités de développement de la prévention du risque routier en entreprise.

Enquête sur les mécanismes de production d'accidents sur passages à niveau : analyse d'un échantillon de procès-verbaux approfondis, rapport sur convention INRETS/ SETRA

Girard Y., Pin C., Lernould P.

La finalité assignée à ce travail est de « mieux connaître les processus des accidents survenus aux passages à niveau, en vue d'identifier les scénarios types d'accidents et les facteurs discriminants ». La méthode retenue est celle de l'analyse clinique d'un échantillon d'accidents rassemblés à cet effet, avec comme objectif de dégager une typologie dans cet échantillon.

Amélioration de la sécurité des enfants en corsets sièges, rapport de convention INRETS/fondation MAIF Dolivet C. (INRETS), Morvan V. (Hôpital National de Saint-Maurice, Institut National de Rééducation)

L'INRETS a été sollicité pour examiner la sécurité des enfants handicapés dans les automobiles. Une première recherche basée sur une revue bibliographique et sur la réalisation d'une enquête a montré que les enfants dont le handicap nécessite un appareillage de maintien de posture (corset siège), posent le plus de problèmes et bénéficient très rarement d'une protection efficace en cas d'accident. Une première campagne expérimentale d'essais dynamiques a été réalisée dans les conditions dérivées des essais d'homologation des dispositifs de protection pour enfants selon les prescriptions du règlement européen 44. La sécurité offerte par les dispositifs testés n'est pas très élevée, principalement à cause d'un mauvais positionnement de la sangle sur le corps du mannequin d'essai. Ce document décrit, à partir d'essais dynamiques, l'expérimentation des solutions techniques permettant d'accroître la sécurité des enfants transportés dans leur corset siège. Pour s'affranchir des particularités individuelles, il a été décidé de travailler avec des corsets sièges directement moulés sur le mannequin d'essais. La conception de ce corset siège intègre tous les éléments indispensables au quotidien des enfants handicapés. C'est la raison pour laquelle sa définition a été étudiée avec l'aide des spécialistes de la rééducation infantile.

Étude des liens entre insécurité routière, voirie et environnement urbain. Approche qualitative et modélisation sur une ville, rapport d'étude INRETS

Millot M.

Dans un souci d'intégration de la sécurité routière aux pratiques de planification et de conception urbaines, une bonne connaissance des liens entre les phénomènes d'insécurité et les caractéristiques globales du réseau est importante. Une revue bibliographique montre la pertinence d'intégrer de façon détaillée les caractéristiques relatives à l'environnement des voies. Les études existantes intègrent peu les caractéristiques des voies dans leur globalité, ou alors combinent de multiples variables de façon quantitative et ne permettent pas de comprendre les processus conduisant à la production d'accidents. Pour l'étude de cas sur Salon-de-Provence, deux approches complémentaires ont été envisagées. La première, principalement basée sur l'utilisation des procès verbaux d'accidents, a permis de distinguer qualitativement différents types d'accidents en relation avec les caractéristiques des voies et de leur envi-

ronnement. L'autre approche, plus statistique a permis de quantifier et conforter les résultats qualitatifs, en utilisant les techniques des modèles linéaires généralisés.

Exploitations thématiques des études détaillées d'accidents, rapport sur convention INRETS/DSCR

Brenac T., Girard Y., Magnin J., Michel J.-E., Montel M.-C., Naude C., Perrin C.

Ce rapport se décline autour de trois thématiques : les pertes de contrôles en virages, les accidents de nuit, et les accidents impliquant des personnes âgées.

Exploitation d'un système d'aide au diagnostic des accidents de la route par une approche cognitive, mémoire de thèse en productique et informatique, Université Aix-Marseille III, DIAM IUSPIM / INRETS Bélanger N.

Les travaux développés dans le cadre de cette thèse constituent une contribution à l'étude du diagnostic des accidents de la circulation routière. La tâche de diagnostic a été définie grâce à une analyse définitoire du diagnostic associé à une étude de la tâche « d'analyse de cas d'accidents » effectuée par les chercheurs de l'INRETS. Les caractéristiques de cette tâche nous ont conduits à concevoir un système d'aide au diagnostic constitué de deux entités conjonctives et à suivre une approche hybride d'ingénierie de la connaissance. La première entité nommée Modèle Générique d'Accidents, est construite à partir de la méthode Knowledge Oriented Design (KOD) dont certains concepts ont été adaptés pour répondre aux spécificités du domaine d'application. La seconde entité nommée Processus de Recherche des Causes, est construite à partir de la bibliothèque de méthodes de résolution de Problème de Richard Benjamins. La construction du MGA repose sur un corpus d'accidents de la route extraits de la base de données Étude Détaillée d'Accidents. La vocation du MGA est de fournir une représentation des accidents prenant en compte les trois composantes du système Homme – Véhicule – Environnement. Le comportement de la composante humaine est décrit pour l'ensemble exhaustif des actions de conduite et des raisonnements des conducteurs. Afin de réaliser la tâche de détection des symptômes du PRC, il a été nécessaire d'introduire et formaliser les notions de symptôme, de contexte et de scénario. Le rôle du contexte présente un intérêt particulier du fait qu'il agit comme un paramètre pour définir la normalité dans les cas d'accidents. Les limites de notre étude sont atteintes avec les tâches de Générations d'Hypothèses et de Discrimination d'Hypothèses consécutives à la tâche de détection des symptômes dans un processus de diagnostic selon la bibliothèque Benjamins. L'étude de ces tâches nécessite d'acquérir une autre forme de connaissance : la connaissance des experts en accidentologie en situation d'analyse. En conclusion de cette étude, le modèle conceptuel du MGA est présenté suivant le formalisme OBJLOG

A short history of physical speed reduction measures in European urban areas, actes du séminaire « Traffic Calming », ICTCT New Delhi, mars 2000 Muhlrad N. (INRETS)

La nécessité de limiter la vitesse des véhicules pour des raisons de sécurité, en particulier dans les zones urbaines

où les usagers « vulnérables » constituent la majorité du trafic, n'est pas facilement acceptée ni par les conducteurs ni par les responsables de la circulation. De ce point de vue les mentalités sont en train de changer en Europe plus ou moins rapidement suivant les pays et c'est l'intérêt de cette étude d'examiner l'histoire du contrôle de la vitesse dans les villes.

LE LABORATOIRE CENTRAL DES PONTS ET CHAUSSÉES ¹³

Le Laboratoire central des ponts et chaussées (LCPC)

est un établissement public à caractère scientifique et technologique d'environ 600 personnes sous la tutelle conjointe du ministère chargé de l'Équipement et du ministère chargé de la Recherche. Sa mission est de réaliser des recherches appliquées dans les domaines des infrastructures et de leur usage. L'organisation des recherches du LCPC se fait sur la base de six pôles qui sont à la fois des lieux de savoir, d'animation et d'impulsion, d'échange et de production.

Le pôle Exploitation et sécurité routières est plus spécialement chargé de constituer un élément d'appui aux politiques publiques dans le cadre de l'orientation prioritaire « Impliquer l'infrastructure dans la sécurité de la route » de son schéma directeur. Trois unités de recherches sont particulièrement concernées : la Division exploitation, signalisation éclairage (D/ESE), le Laboratoire commun avec l'INRETS sur les interactions véhicule, infrastructure conducteur (LIVIC) et la Division gestion de l'entretien des routes (D/GER).

Le pôle ESR a également un rôle de pilotage des études et recherches menées par les Centres d'études techniques de l'équipement dans son champ de compétence.

LE SERVICE D'ÉTUDES TECHNIQUES DES ROUTES ET AUTOROUTES ¹⁴

Le **SETRA** est un service technique central du ministère de l'Équipement. Son champ de compétence recouvre l'ensemble du domaine routier (routes, autoroutes et ouvrages d'art), à l'exception cependant du milieu urbain et des tunnels.

La mission fondamentale du SETRA est de produire la doctrine routière française, expression consacrée de l'état de l'art, de la gérer, de la diffuser et d'en être le garant et pour cela le SETRA veut être un pôle d'échanges et de synthèse de la communauté technique routière.

Le champ du SETRA en matière de sécurité routière peut se structurer autour de deux secteurs techniques successifs mais pouvant être considérés comme distincts. Ils visent tous les deux à contribuer à l'amélioration de la composante « infrastructure » dans ses interactions « homme-véhicule-environnement » sur le fonctionnement du système lié aux déplacements des usagers.

Le premier secteur concerne les études de sécurité au sens large du terme. Il présente plusieurs strates :

- le recueil des données accidents ;
- la compréhension des mécanismes d'accidents ;

- l'analyse statistique des accidents ;
- l'analyse des infrastructures ;
- l'analyse des comportements.

Le second secteur concerne la définition et les conditions de mise en œuvre des mesures assurant la sécurité des routes. Il présente plusieurs registres :

- l'organisation des déplacements ;
- la réglementation de la circulation ;
- la conception des routes ;
- la gestion des routes.

Les activités permanentes réalisées dans le domaine de la sécurité routière concernent :

- l'exploitation de données accidents (à la demande) ;
- les études statistiques sur le fichier BAAC parfois associé à d'autres fichiers connexes tels que le fichier météo et le fichier population ;
- la relation entre sécurité et infrastructure, y compris des études particulières relatives au comportement de l'usager en relation avec l'infrastructure ou à des aspects spécifiques tels que les accidents contre obstacles ;
- le suivi technique des Programmes régionaux d'aménagements de sécurité (PRAS) et le bilan de l'utilisation des Crédits d'initiative locale (CIL), dans le cadre de compétences relevant de la direction des routes ;
- le développement de logiciels traitant des accidents (CONCERTO) ;
- la publication de brochures ou notes d'information ;
- la publication de guides méthodologiques.

Pour la réalisation de ces travaux, les partenaires du SETRA sont notamment la Direction de la circulation et de la sécurité routières, la Direction des routes, l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité, le Laboratoire central des ponts et chaussées, le Laboratoire de physiologie et de biomécanique, le Centre européen d'études de sécurité et d'analyse des risques.

La journée sur les diagnostics locaux de sécurité

Organisée par le SETRA et le CERTU, a permis de faire un état de l'art sur le sujet et de prévoir un programme d'action lié aux attentes des gestionnaires et des maîtres d'ouvrages le 26 octobre 2000. La participation à cette journée était de 150 participants (représentant les villes, les départements (STD) et les DDE).

Prise en compte des motocyclistes sur les infrastructures

Une note d'information disponible gratuitement auprès du SETRA, rappelle la réglementation en vigueur concernant les barrières de sécurité et présente la circulaire n° 99-68 du 1^{er} octobre 1999, relative aux conditions d'emploi des dispositifs spécifiques adaptés aux motocyclistes. Elle donne aussi les résultats des études des accidents de moto avec choc contre glissières métalliques, menées par le SETRA en 1997 et 1998, et présente les dispositifs de retenue homologués.

Le guide « prise en compte des motocyclistes dans l'aménagement et la gestion des infrastructures » se compose d'une première partie consacrée à l'évolution de la prise en compte des deux roues motorisés et des enjeux. La seconde partie aborde les aspects pratiques, inventorie les difficultés rencontrées par un motard sur une infrastructure et donne des recommandations aux aménageurs et

13. 58, boulevard Lefebvre – 75732 PARIS Cedex 15

14. 46, avenue Aristide Briand – BP 100 – 92223 BAGNEUX

aux gestionnaires. Un dépliant pratique accompagne le guide en se focalisant sur les principales recommandations aux personnels de terrain.

LE CENTRE D'ÉTUDES SUR LES RÉSEAUX, LES TRANSPORTS, L'URBANISME ET LES CONSTRUCTIONS ¹⁵

Le **CERTU** compte sept départements techniques couvrant l'ensemble du domaine urbain. Les départements sécurité, voirie, espace public, systèmes techniques pour la ville et technologies sont les plus impliqués dans le domaine de la sécurité de la circulation. Ils réalisent ou font réaliser des études dans le réseau du ministère de l'Équipement, en partenariat avec les collectivités et associations.

La vocation du CERTU n'est pas la recherche pure mais plutôt la capitalisation des savoirs et des savoir-faire sous la forme de rapports de synthèses thématiques, d'outils et de guides méthodologiques.

Accidents en milieu urbain : sorties de chaussée et chocs contre obstacles latéraux, rapport d'étude CERTU 2000

Trève H.

Ces accidents représentent un tiers de l'ensemble des accidents mortels en ville, avec presque 900 décès par an. L'étude présente une analyse statistique mettant en évidence les enjeux globaux et la typologie des accidents. Une approche qualitative permet de dégager des scénarios types. Par ailleurs, la notion d'obstacle en milieu urbain est explicitée et commentée. L'étude présente en dernière partie des pistes d'actions possibles en matière d'aménagements.

Indicateurs de sécurité routière en milieu urbain en 1999, dossier CERTU 2000

Ouvrage faisant partie d'une série dont la dernière édition traitait des données de 1996.

Les accidents de l'année sont classés par regroupements de communes en fonction de la taille de l'unité urbaine.

Les calculs d'indicateurs sont opérés à partir du fichier national des accidents corporels.

Sont notamment mises en évidence les données concernant les catégories d'usagers, les tranches d'âges, les différents modes de déplacements, les tranches horaires, types de jours, etc.

Recommandations pour les aménagements cyclables, guide technique CERTU 2000

Ce guide très complet fait le point sur les connaissances et les recommandations du Certu dans le domaine. Il représente une synthèse de nombreuses recherches et études sur le sujet.

Guide des coussins et plateaux, guide technique CERTU 2000

Ce guide présente ces deux nouveaux outils de l'aménageur de voirie urbaine destinés à ralentir les usagers et donne des recommandations d'usage.

Guide d'aménagement de voirie pour les transports collectifs, guide technique Certu 2000

Ce guide fait le point en matière de réglementation, signalisation et aménagement de la voirie pour les transports collectifs.

Giratoires en ville, mode d'emploi, guide technique Certu 2000

Ce document fait le point sur les avantages et les contraintes qu'un giratoire peut présenter en terme de circulation, de sécurité et d'insertion urbaine. Il présente notamment une liste de critères qui doivent présider au choix de ce type de carrefour.

Une voirie pour tous, plaquette MELT 2000 réalisée par le Certu

Plaquette de présentation des textes les plus récents dans le domaine de l'accessibilité de la voirie aux personnes handicapées. Certu 2000

Mise en conformité des carrefours à feux. Module de contrôle de rouge et dispositifs de recâblage, rapport d'étude CERTU, mai 2000, diffusion DSCR et industriels Petitgrand J.-C., Bedeaux J.-F.

Le contrôle de rouge sur les installations tricolores n'est pas toujours assuré malgré les exigences réglementaires. L'ancienneté du contrôleur de carrefour ou l'absence de câblage adéquat sont les principaux obstacles à la mise en place de ce contrôle. Pour y remédier, les industriels ont mis au point des dispositifs électroniques. Le contrôle de rouge par ces boîtiers est alors réglementairement assuré comme le montrent les essais du LROP. En revanche, l'emploi de ces dispositifs pose le problème de leur tenue dans le temps et de leur compatibilité avec le contrôleur du carrefour.

Les répéteurs de feux de circulation pour personnes aveugles ou malvoyantes, note technique CERTU Mars 2000. Large diffusion auprès des collectivités. Dejeammes M., Bedeaux J.-F.

La parution des décrets d'application de la loi de juillet 1991 relative à l'accessibilité des espaces publics aux personnes handicapées donne obligation d'équiper les feux de signalisation de dispositifs particuliers. Ces équipements permettent aux personnes aveugles et malvoyantes de connaître l'état de la figurine piéton. Le document, rédigé en concertation avec les associations concernées, présente les recommandations du CERTU sur ces dispositifs au regard des pratiques françaises et étrangères. Il présente différentes solutions techniques en attendant la prochaine révision d'une norme sur le sujet.

TEMPOCITE, Système de sécurisation des traversées piétonnes à feux, rapport d'évaluation ZELT novembre 2000, diffusion DSCR
Barthe C.

Le principe du dispositif TEMPOCITE repose sur un décompte du rouge de dégagement piétons. L'évaluation du système a révélé une tendance vers la sécurisation des traversées avec une plus grande prudence des usagers ou une réduction des comportements à risque. Mais l'évaluation a également mis en avant une incompréhension du système par certains usagers et une utilisation par les automobilistes pour démarrer plus tôt au vert. Un complément d'étude devrait être réalisé en 2001 pour vérifier ces défauts.

Dispositif d'aide à la vision des feux tricolores, bilan d'expérimentation CETE Est août 2000, diffusion DSCR
Bertossi P., Bedeaux J.-F.

Le dispositif consiste à créer une référence visuelle sur les signaux tricolores par l'adjonction d'une bande lumineuse blanche. Il a été présenté sur des photomontages à des daltoniens et à des personnes sans problème de vision des couleurs. Les tests, qui ont certes porté sur un échantillon non représentatif, montrent que le dispositif est efficace pour réduire les erreurs de lecture de l'état d'allumage des feux tricolores. Une expérimentation à plus large échelle et *in situ* serait nécessaire pour confirmer ces premiers résultats.

Les aménagements cyclables en carrefours à feux, rapport d'étude CERTU décembre 2000, diffusion DSCR et villes enquêtées
Delagnes D., Bedeaux J.-F.

Le document présente les résultats d'une enquête organisée par le CERTU et adressée à près de 200 villes pour connaître les pratiques et les besoins des techniciens en matière de prise en compte des vélos dans les carrefours à feux. Les esquisses de solutions en matière d'aménagement, de géométrie et de fonctionnement des feux d'un débat plus approfondi avec les acteurs du domaine avant de les traduire en recommandations.

Expérimentation du VIGILANT avec les inventeurs et l'association TAXI 13 de Strasbourg : rapport de suivi technique, rapport d'étude Certu 2000

Ce document présente l'expérimentation menée dans l'agglomération de Strasbourg par les inventeurs du système VIGILANT. Destiné à être installé à bord des véhicules, ce dispositif émetteur – récepteur permet au conducteur, en cas d'incident perturbant la circulation, d'avertir les autres automobilistes équipés, recherchant ainsi à limiter les risques de collision en chaîne ou de sur-accident.

Le suivi technique a été assuré par le CETE de l'Est.

Le document décrit les conditions expérimentales, la méthode utilisée et les principaux enseignements tirés.

Traitement des appels d'urgence sur le réseau routier en Europe : rapport de synthèse, rapport d'étude Certu 2000

Ce document présente la synthèse de la situation dans quatre pays européens (Allemagne, Grande Bretagne, Hol-

lande et Italie). Sont notamment abordés l'organisation des services privés d'assistance, les réseaux autoroutiers concédés et les autres réseaux, la téléphonie mobile, les expérimentations et recherches en cours. En dernière partie, est présentée une synthèse des éléments relatifs à l'Europe.

Gestion des appels d'urgence routiers : contexte et perspectives d'évolution, rapport d'étude Certu février 2001

Ce document présente :

- un diagnostic du fonctionnement du RAU (réseau d'appel d'urgence) et des appels d'urgence au travers des aspects techniques, de l'organisation des centres d'appels d'urgence, de l'acheminement des appels, d'enquêtes auprès des acteurs et des usagers ;
- une synthèse du fonctionnement dans quatre pays européens (Allemagne, Grande Bretagne, Hollande et Italie) ;
- une étude de corrélation accidents, appels d'urgence ;
- des perspectives d'évolutions sur le plan technique, l'organisation et l'acheminement des appels.
- une synthèse de propositions et de suite à donner.

LE LABORATOIRE D'ACCIDENTOLOGIE, DE BIOMÉCANIQUE ET D'ÉTUDES DU COMPORTEMENT HUMAIN ¹⁶

Le Laboratoire d'accidentologie, de biomécanique et d'études du comportement humain (LAB) est intégré aux directions techniques de PSA Peugeot-Citroën et de Renault. Il développe son savoir-faire autour de l'acquisition de connaissances scientifiques sur la sécurité routière. Diffusées auprès des concepteurs, elles participent à la définition des produits des deux groupes industriels responsables et soucieux de prendre en compte les interactions entre l'automobile et la santé.

Son activité se structure autour de trois pôles :

- sécurité secondaire ;
- sécurité primaire ;
- ergonomie-confort.

1. La sécurité secondaire regroupe l'accidentologie et la biomécanique. Concevoir une voiture capable de protéger efficacement ses occupants lors d'un accident exige de s'appuyer sur de solides connaissances en termes de risques lésionnels, de comportement des structures et de fonctionnement des moyens de protection.

• L'accidentologie secondaire repose sur des enquêtes pluridisciplinaires, médicales et techniques. Elle s'intéresse à tous les modèles de voitures vendus en France et constitue une base unique de retour d'expérience.

• La biomécanique a deux objectifs principaux qui sont de définir le comportement du corps humain soumis à des chocs, d'en exprimer les critères lésionnels et leurs limites et de mettre au point les outils nécessaires à la validation des voitures en termes de sécurité.

2. La sécurité primaire regroupe les études détaillées d'accidents et des expérimentations associées. Pour orienter la définition des systèmes d'aide à la conduite,

il est nécessaire de connaître précisément la genèse des accidents.

- Les recueils de données pour les Études détaillées d'accidents (EDA) débutent sur les lieux mêmes des accidents ; elles fournissent aujourd'hui la meilleure base scientifique et technique sur ce que sont véritablement les accidents de la route.
- Les expérimentations sur simulateurs de conduite, pistes d'essais ou route ouverte permettent de quantifier précisément les comportements des conducteurs en situations d'urgence comme en situations normales de conduite. Cette connaissance permettra de concevoir des systèmes aptes à les aider lorsqu'ils en auront effectivement besoin, et uniquement dans ces cas.

3. La compréhension du comportement et du ressenti des usagers de véhicules implique l'utilisation d'outils issus des sciences biophysiques et cognitives.

- L'ergonomie biophysique analyse l'ensemble des phénomènes complexes générés par la conduite. Pour cela, il faut concevoir des protocoles expérimentaux de laboratoire permettant la complète maîtrise des variables environnementales. Les résultats issus de ces essais sont ensuite validés en condition réelle de conduite.
- L'ergonomie cognitive étudie les stratégies de conduite et l'impact des nouveaux systèmes d'assistance sur le comportement des conducteurs. Le but est d'obtenir le maximum d'adéquation entre dispositifs techniques et activité humaine.

2 | *Résultats détaillés*

Bilan 2000 comparé au bilan 1999 par service de surveillance

BILAN GLOBAL

	Accidents corporels	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 acc. corp.)
Année 2000	121 223	7 643	27 407	134 710	162 117	6,30
Année 1999	124 524	8 029	31 851	135 721	167 572	6,45
Différence	– 3 301	– 386	– 4 444	– 1 011	– 5 455	– 0,15
Évolution	– 2,7 %	– 4,8 %	– 14,0 %	– 0,7 %	– 3,3 %	

BILAN GENDARMERIE NATIONALE

	Accidents corporels	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 acc. corp.)
Année 2000	42 957	5 707	18 596	44 165	62 761	13,29
Année 1999	44 976	6 003	21 870	43 940	65 810	13,35
Différence	– 2 019	– 296	– 3 274	225	– 3 049	– 0,06
Évolution	– 4,5 %	– 4,9 %	– 15,0 %	0,5 %	– 4,6 %	

BILAN POLICE NATIONALE

	Accidents corporels	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 acc. corp.)
Année 2000	78 266	1 936	8 811	90 545	99 356	2,47
Année 1999	79 548	2 026	9 981	91 781	101 762	2,55
Différence	– 1 282	– 90	– 1 170	– 1 236	– 2 406	– 0,08
Évolution	– 1,6 %	– 4,4 %	– 11,7 %	– 1,3 %	– 2,4 %	

En 2000, par rapport à 1999, sur le réseau surveillé par la gendarmerie nationale, on assiste à des diminutions homogènes des nombres d'accidents corporels, de tués et du nombre total de blessés (de – 4,5 % pour les accidents corporels à – 4,9 % pour les tués), une diminution beaucoup plus forte du nombre de blessés graves (– 15,0 %) mais à une très légère augmentation du nombre de blessés légers (+ 0,5 %).

Sur le réseau surveillé par la police nationale, tous les indicateurs sont en diminution (de – 1,3 % pour les blessés légers à – 11,7 % pour les blessés graves, en passant par – 4,4 % pour les tués).

Sur les deux réseaux, ces variations s'accompagnent d'une très légère diminution de la gravité des accidents.

Évolution du nombre de victimes par catégories d'usagers

		Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 victimes)
Piétons	Année 2000	793	3 532	14 866	18 398	4,13
	Année 1999	882	3 981	14 655	18 636	4,52
	Différence	- 89	- 449	+ 211	- 238	- 0,39
	Évolution	- 10,1 %	- 11,3 %	+ 1,4 %	- 1,3 %	
Cyclistes	Année 2000	255	1 039	4 888	5 927	4,12
	Année 1999	307	1 281	4 979	6 260	4,67
	Différence	- 52	- 242	- 91	- 333	- 0,55
	Évolution	- 16,9 %	- 18,9 %	- 1,8 %	- 5,3 %	
Cyclomotoristes	Année 2000	431	3 604	16 352	19 956	2,11
	Année 1999	466	4 015	16 111	20 126	2,26
	Différence	- 35	- 411	+ 241	- 170	- 0,15
	Évolution	- 7,5 %	- 10,2 %	+ 1,5 %	- 0,8 %	
Motocyclistes	Année 2000	886	4 000	15 311	19 311	4,39
	Année 1999	901	4 298	14 808	19 106	4,50
	Différence	- 15	- 298	+ 503	+ 205	- 0,11
	Évolution	- 1,7 %	- 6,9 %	+ 3,4 %	+ 1,1 %	
Usagers de voitures de tourisme	Année 2000	5 006	14 522	78 439	92 961	5,11
	Année 1999	5 161	17 196	79 757	96 953	5,05
	Différence	- 155	- 2 674	- 1 318	- 3 992	+ 0,06
	Évolution	- 3,0 %	- 15,6 %	- 1,7 %	- 4,1 %	
Usagers de poids lourds	Année 2000	116	289	1 311	1 600	6,76
	Année 1999	104	366	1 359	1 725	5,69
	Différence	+ 12	- 77	- 48	- 125	+ 1,07
	Évolution	+ 11,5 %	- 21,0 %	- 3,5 %	- 7,2 %	
Autres usagers *	Année 2000	156	421	3 543	3 964	3,79
	Année 1999	208	714	4 052	4 766	4,18
	Différence	- 52	- 293	- 509	- 802	- 0,39
	Évolution	- 25,0 %	- 41,0 %	- 12,6 %	- 16,8 %	
Ensemble	Année 2000	7 643	27 407	134 710	162 117	4,50
	Année 1999	8 029	31 851	135 721	167 572	4,57
	Différence	- 386	- 4 444	- 1 011	- 5 455	- 0,07
	Évolution	- 4,8 %	- 14,0 %	- 0,7 %	- 3,3 %	

* Usagers de camionnettes, transports en commun, tracteurs agricoles, voiturettes, engins spéciaux ...

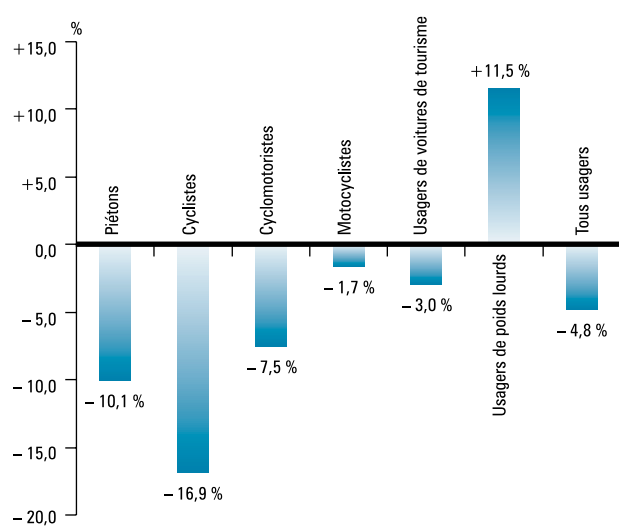
		Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 victimes)
Poids lourd	Année 2000	998	1 733	6 078	7 811	11,33
	Année 1999	1 032	2 056	6 197	8 253	11,11
	Différence	-34	-323	-119	-442	+ 0,22
	Évolution	-3,3%	-15,7%	-1,9%	-5,4%	

En 2000, par rapport à 1999 :

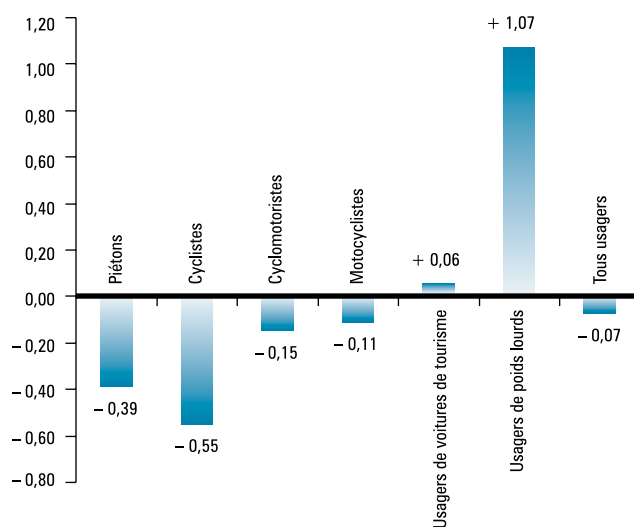
- le nombre de tués diminue pour la plupart des catégories d'usagers sauf pour les poids lourds pour lesquels il augmente (+ 11,5 %). Pour les autres usagers la baisse est très forte pour les cyclistes (- 16,9 %) et les piétons (- 10,1 %) et c'est pour les motocyclistes qu'elle est la plus faible (- 1,7 %) ;
- le nombre de blessés est globalement en diminution de 3,3 % mais il diminue moins que cette moyenne pour les piétons (- 1,3 %) et les cyclomotoristes (- 0,8 %). Il est même en augmentation pour les motocyclistes (+ 1,1 %) ;

- la gravité, exprimée en tués pour 100 victimes (tués + blessés), diminue pour la plupart des usagers (de - 0,11 point pour les motocyclistes à - 0,55 point pour les cyclistes) mais augmente pour les automobilistes (+ 0,06 point) et même fortement pour les usagers de poids lourds (+ 1,07 point) ;
- dans les accidents avec au moins un poids lourd, tous les indicateurs diminuent, et en particulier le nombre de blessés graves (- 15,7 %).

Évolution du nombre de tués par catégories d'usagers



Évolution de la gravité par catégories d'usagers (tués pour 100 victimes)



Évolution de l'accidentologie des motocyclistes en 2000

Il est utile de rappeler que le 1^{er} juillet 1996, une nouvelle réglementation concernant l'accès à la conduite des motocyclettes et une nouvelle définition des deux-roues immatriculés ont été instaurées en France. Cette réglementation introduisait une progressivité dans l'accès à la conduite des motos « lourdes » (c'est-à-dire d'une puissance supé-

rieure à 25 kW et d'un rapport puissance/poids en ordre de marche à l'origine supérieur à 0,16 kW/kg), mais aussi permettait l'accès à la conduite des motos légères (en particulier des 125 cm³, jusqu'à 11 kW) aux titulaires du permis B (VL) obtenu après mars 1980 et délivré depuis au moins deux ans.

ÉVOLUTION ENTRE 1999 ET 2000 DE LA MORTALITÉ ET DE LA MORBIDITÉ DES MOTOCYCLISTES ET DE L'ENSEMBLE DES USAGERS DE LA ROUTE

Motocyclistes victimes	Année 1999	Année 2000	Évolution des motocyclistes	Evolution de l'ensemble des usagers de la route
Conducteurs tués	820	817	- 3 (- 0,4%)	- 191 (- 3,5%)
Passagers tués	81	69	- 12 (- 14,8%)	- 106 (- 6,0%)
Piétons tués				- 89 (- 10,1%)
Total tués	901	886	- 15 (- 1,7%)	- 386 (- 4,8%)
Blessés graves	4 298	4 000	- 298 (- 6,9%)	- 4 444 (- 14,0%)
Blessés légers	14 808	15 311	+ 503 (+ 3,4%)	- 1 011 (- 0,7%)
Total victimes (tués + blessés)	20 007	20 197	+ 190 (+ 0,9%)	- 5 841 (- 3,3%)

Source : ONISR

Ce bilan des motocyclistes est plutôt favorable avec une diminution du nombre de tués en 2000 (- 15) qui succède à une stabilité en 1999 et à deux années consécutives de hausse en 1997 (+ 90) et 1998 (+ 70).

Certes en 2000, le nombre de conducteurs de motocyclettes tués ne baisse que de 3 unités et le nombre de motocyclistes blessés légers a même augmenté. Mais les nombres de passagers de moto tués et blessés graves ont fortement diminué (respectivement - 12 et - 298).

La comparaison de l'évolution 2000/1999 des indicateurs entre les motocyclistes et les autres usagers (en excluant les premiers) est moins favorable aussi bien pour les tués

(- 1,7 % chez les motocyclistes contre - 5,2 % pour les autres usagers) que pour les blessés graves avec une plus faible diminution chez les motocyclistes (- 7 % contre - 15 %) et les blessés légers avec une augmentation pour les motocyclistes (+ 3,4 % contre - 1,3 %).

D'autre part, la gravité (4,39 tués motocyclistes pour 100 victimes en 2000) a diminué de 0,11 point (4,50 en 1999). Cette gravité est ainsi légèrement inférieure à celle des autres usagers (4,52 contre 4,58 en 1999, soit - 0,06 point). La diminution de la gravité est donc plus importante chez les motocyclistes que chez les autres usagers.

ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ DES CONDUCTEURS DE MOTOCYCLETTES EN FONCTION DE LA CYLINDRÉE

Période	MTL 80 cm ³	MTL 100-125 cm ³	MTT1 + MTT2 plus de 125 cm ³	Total
1 ^{er} semestre 1996	8	34	267	309
2 ^{ème} semestre 1996	5	43	299	347
Année 1996	13	77	566	656
1 ^{er} semestre 1997	3	38	266	307
2 ^{ème} semestre 1997	9	59	365	433
Année 1997	12	97	631	740
1 ^{er} semestre 1998	1	44	317	362
2 ^{ème} semestre 1998	5	82	361	448
Année 1998	6	126	678	810
Année 1999	9	140	671	820
Année 2000	5	122	690	817
Évolution 2000/1999	- 4 (- 44 %)	- 18 (- 12,9 %)	+ 19 (+ 2,8 %)	- 3 (- 0,4 %)

Source : ONISR et INRETS-DERA

L'augmentation du nombre des conducteurs tués au guidon de 81-125 cm³, qui était enregistrée depuis juillet 1996 jusqu'en 1999 (+ 20 soit + 26 % en 1997, + 29 soit + 30 % en 1998 et + 14 soit + 11 % en 1999) s'arrête en 2000. Ainsi pour la première fois depuis la réforme de l'accès à la conduite des motocyclettes de 125 cm³, on constate une diminution du nombre de conducteurs tués au guidon de 100-125 cm³ dont l'effectif est égal en 2000 à 122 qui correspond à une baisse par rapport à 1999 de 18 unités soit – 13 %.

À l'inverse, les conducteurs tués au guidon des motocyclettes MTT1 et MTT2 (plus de 125 cm³) ont repris en 2000

leur progression avec un effectif de 690 (+ 19 soit + 3 % par rapport à 1999). Le nombre de tués est même supérieur à celui qui avait été observé en 1998 (678) après la légère baisse enregistrée en 1999 (671 soit – 7).

L'effectif des conducteurs tués au guidon de 70-80 cm³ (5 en 2000 et 9 en 1999) est trop faible pour donner lieu à des commentaires sinon qu'il diminue.

Les conducteurs de 125 cm³ tués représentent ainsi 14,9 % de l'ensemble des conducteurs de motocyclettes tués en 2000. Cette proportion a donc elle aussi diminué alors qu'elle ne cessait de progresser depuis juillet 1996 (13,1 % en 1997, 15,6 % en 1998 et 17,1 % en 1999).

ÉVOLUTION DU PARC DE MOTOCYCLETTES AU 31 DÉCEMBRE SELON LA CYLINDRÉE

Période	MTL 80 cm ³	MTL 100-125 cm ³	MTT1+MTT2 plus de 125 cm ³	Total
Au 31/12/1995	76 800	189 100	450 000	715 900
Au 31/12/1996	69 300	198 000	461 800	729 100
Au 31/12/1997	60 800	231 700	478 200	770 700
Au 31/12/1998	51 900	270 800	509 000	831 700
Au 31/12/1999	43 900	312 900	549 500	906 300
Au 31/12/2000	36 600	344 500	581 800	962 900
Évolution 2000/1999	– 7 300 (– 17 %)	+ 31 600 (+ 10 %)	+ 32 300 (+ 6 %)	+ 56 600 (+ 6 %)
Évolution 1999/1998	– 8 000 (– 15 %)	+ 42 100 (+ 16 %)	+ 40 500 (+ 8 %)	+ 74 600 (+ 9 %)
Évolution 1998/1997	– 15 %	+ 17 %	+ 6 %	+ 8 %
Évolution 1997/1996	– 12 %	+ 17 %	+ 4 %	+ 6 %
Évolution 1996/1995	– 10 %	+ 5 %	+ 3 %	+ 2 %

Sources : CSNM (chambre syndicale nationale du motocycle) et INRETS-DERA

L'évolution à la hausse de l'ensemble du parc des motocyclettes se poursuit à un rythme légèrement moins élevé en 2000 (+ 6 %) qu'au cours des deux années précédentes (+ 9 % en 1999 et + 8 % en 1998). Ainsi, l'augmentation retrouve en 2000 le niveau observé au cours de l'année 1997 (+ 6 % également).

La progression observée en 2000 (sauf pour les 70-80 cm³) est toujours plus élevée pour les motocyclettes MTL de 100-125 cm³ (+ 10 %) que pour les MTT1 et MTT2 de plus de 125 cm³ (+ 6 %) comme c'est le cas depuis la réforme de juillet 1996. Mais le rythme de l'évolution du parc des motos légères de 100-125 cm³ se ralentit puisqu'elle est moins élevée (+ 10 %) que celle observée au cours des trois années précédentes (+ 16 % en 1999 et + 17 % en 1998 comme en 1997).

Pour les 100-125 cm³, pour la première fois depuis 1997, la diminution du nombre de conducteurs tués (– 13 % en

2000) va à l'encontre de la croissance du parc (+ 10 %). En effet, en 1999, le nombre de tués au guidon de 100-125 cm³ avait augmenté de 14 unités, mais la hausse correspondante de 11 % était moins élevée que celle du parc (+ 16 %). Alors qu'au cours des deux années suivant la réforme (1997 et 1998), l'augmentation du nombre de conducteurs de 100-125 cm³ tués était plus importante (+ 19 tués en 1997 soit + 24 % et + 29 tués en 1998 soit + 30 %) que la progression du parc (+ 17 % en 1997 comme en 1998).

Pour les MTT1 et MTT2, le nombre de conducteurs tués a augmenté de 19 unités en 2000 (+ 2,8 %) mais à un rythme plus lent que la progression du parc (+ 5,9 %). Cette hausse succède à la baisse du nombre de conducteurs tués au guidon de motocyclettes de plus de 125 cm³ qui avait été observée en 1999 (– 7 unités soit – 1,0 %) alors qu'en 1999, le parc des MTT1+MTT2 avait progressé de 8,0 %.

ÉVOLUTION DES TAUX DE CONDUCTEURS TUÉS PAR RAPPORT AU PARC SELON LA CYLINDRÉE

Année	Taux de conducteurs tués pour 1 000 motocyclettes en circulation			
	MTL 70-80 cm ³	MTL 100-125 cm ³	MTT1 + MTT2 plus de 125 cm ³	Total
1996	0,178	0,398	0,803	0,908
1997	0,184	0,451	1,343	0,987
1998	0,106	0,501	1,374	1,011
1999	0,188	0,480	1,268	0,944
2000	0,124	0,371	1,220	0,874
2000 – Taux relatif par rapport à l'ensemble des motocyclettes	0,142	0,425	1,395	1,000

Sources : INRETS-DERA

Par rapport au parc de l'ensemble des motocyclettes en circulation en 2000 (demi-somme des parcs au 31/12/1999 et 31/12/2000), le taux de conducteurs tués diminue depuis 1998.

En 2000, la baisse est de 0,070 tué pour 1 000 motos (0,874 en 2000 contre 0,944 en 1999). En 1999, la diminution était à peu près équivalente à savoir une baisse de 0,067 tués pour 1 000 motos. Ainsi, le taux de conducteurs tués par rapport au parc se situe en 2000 à un niveau inférieur à celui de 1996, l'année de la réforme (0,908). L'augmentation de ce taux en 1997 (0,987 soit + 0,079 tué pour 1 000 motos) puis en 1998 (1,011 soit + 0,024 tué pour 1 000 motos) s'est donc arrêtée depuis 1999.

En 2000, les taux de conducteurs tués par millier d'engins selon la cylindrée sont respectivement de 0,425 pour les MTL de 100-125 cm³ (0,48 en 1999 et 0,50 en 1998) et 1,395 pour les plus grosses cylindrées MTT1+MTT2 de plus de 125 cm³ (1,27 en 1999 et 1,37 en 1998).

La gravité (nombre de conducteurs tués pour 1 000 véhicules en circulation) au guidon d'engins de plus de 125 cm³ est donc 3,3 fois plus élevée que celle au guidon de véhicules de 100-125 cm³. Au cours des trois années précédentes, le facteur multiplicatif (rapport entre la gravité des MTT1+MTT2 et celle des MTL de 100-125 cm³) était moins élevé qu'en 2000, puisqu'il était égal à 2,6 en 1999, à 2,7 en 1998 et à 3,0 en 1997.

ÉVOLUTION DES CONDUCTEURS DE 125 CM³ TUÉS SELON LA CATÉGORIE DE PERMIS DE CONDUIRE

Catégories de permis	Année 1999			
Absence de permis	6	(5,0 %)	4	(6,3 %)
Permis B nul de point ou suspendu	1	(0,8 %)	0	(0,0 %)
Permis B d'ancienneté inférieure à deux ans	5	(4,2 %)	4	(6,3 %)
Permis AL	21	(17,5 %)	13	(20,6 %)
Permis A	15	(12,5 %)	11	(17,5 %)
Permis B obtenu avant mars 1980	22	(18,3 %)	10	(15,9 %)
Permis B obtenu après mars 1980 et d'ancienneté supérieure à deux ans	50	(41,7 %)	21	(33,4 %)
Total des cas connus	120	(100 %)	63	(100 %)
Cas inconnus	20	(14,3 %)	59	(48,4 %)
Total	140	(100 %)	122	(100 %)

Source : INRETS-DERA

En 2000, il a été dénombré fin mars 2001, 21 conducteurs de 125 cm³ tués titulaires d'un permis B obtenu après mars 1980 et d'ancienneté supérieure à deux ans (soit 33 % des cas connus). La catégorie de permis ou son absence n'est connue que pour 63 cas de conducteurs de 125 cm³ tués en 2000, soit seulement, un peu plus de la moitié du total des 122 cas (52 %) alors que pour 1999, presque tous les

cas sont maintenant connus à savoir 120 sur 140, soit 86 %.

Il est donc préférable de comparer, pour 2000 et 1999, les proportions de cas connus de chaque catégorie (absence de permis, permis AL, permis A et permis B selon l'ancienneté) plutôt que les effectifs correspondants.

Parmi les tués au guidon de 125 cm³, la proportion de titulaires du permis B obtenu après mars 1980 et d'ancienneté supérieure à deux ans est en baisse en 2000 (33 % contre 42 % en 1999). Par contre, la proportion de tués titulaires d'un permis moto (catégories AL et A) est en augmentation (38 % contre 30 %).

En outre, il convient de remarquer que la proportion des conducteurs *infractionnistes* tués au guidon de 125 cm³, *c'est-à-dire conduisant sans permis, avec un permis non valide ou suspendu, ou titulaires d'un permis B d'une ancienneté inférieure à deux ans*, est en hausse (13 % contre 10 %).

ÉVOLUTION DES CONDUCTEURS DE MOINS DE 21 ANS TUÉS AU GUIDON DE MTT1 ET MTT2 (PLUS DE 125 CM³)

Permis de conduire	Type de motocyclette	Conducteurs de moins de 21 ans tués en 1999	Conducteurs de moins de 21 ans tués en 2000
Défaut de permis	MTT1 MTT2 Type inconnu > 125 cm ³ Total	1 6 1 8	0 2 4 6
Permis A de moins de 2 ans	MTT1 MTT2 (interdit) MTT1 + MTT2 Type inconnu > 125 cm ³ Total	6 (32 %) 13 (68 %) 19 (100 %) 3 22	5 (38 %) 8 (62 %) 13 (100 %) 7 20
Permis A de plus de 2 ans	MTT1 MTT2 Type inconnu > 125 cm ³ Total	1 2 0 3	0 0 2 2
Total	MTT1 MTT2 MTT1 + MTT2 Type inconnu > 125 cm ³ Total	8 (28 %) 21 (72 %) 29 (100 %) 4 33	5 (33 %) 10 (67 %) 15 (100 %) 13 28

Source : INRETS-DERA

Une des mesures de la réforme de juillet 1996 était l'accès progressif à la conduite des motocyclettes MTT2 (de puissance à l'origine supérieure à 24 kW et de rapport puissance/poids supérieur à 0,16 kW/kg) après deux ans d'ancienneté du permis A, soit à partir de 21 ans.

Pour les conducteurs de moins de 21 ans ayant moins de deux ans de permis A, seule la conduite des motos de plus de 125 cm³ de catégorie MTT1 (de puissance à l'origine inférieure ou égale à 24 kW et de rapport puissance/poids inférieur ou égal à 0,16 kW/kg) et la conduite des motocyclettes légères MTL de 125 cm³ était autorisée.

Depuis juillet 1996, on constate que ce dispositif entre progressivement mais très lentement en application. Ainsi en 1997, il n'était pas respecté puisque les conducteurs de motocyclettes de plus de 125 cm³ tués âgés de moins de 21 ans et ayant acquis leur permis A depuis juillet 1996 étaient tous en infraction. La proportion d'infractionnistes

(au guidon de MTT2) s'était réduite à 57 % en 1998 mais le pourcentage d'infractionnistes s'élevait à nouveau en 1999 à 68 % puisque 32 % des conducteurs de moins de 21 ans ayant leur permis depuis moins de deux ans étaient tués au guidon de MTT1.

En 2000, pour un effectif de 28 motocyclistes de moins de 21 ans tués au guidon d'un engin de plus de 125 cm³ (effectif en baisse de 5 unités par rapport à 1999), la répartition selon le type de motocyclette conduite est la suivante : 38 % étaient au guidon de MTT1 respectant donc la réglementation (en hausse de 6 points) et 62 % au guidon de MTT2 en infraction (en baisse de 6 points).

En outre, le nombre de motocyclistes de moins de 21 ans tués au guidon d'un engin de plus de 125 cm³ *avec un défaut de permis*, a diminué de 2 unités en 2000 (6 tués soit 21 % contre 8 soit 24 % en 1999).

Taux de tués dans les véhicules par rapport au parc en 2000

Afin de calculer le sur – ou sous-risque des usagers de véhicules, il faudrait connaître le taux d'occupation moyen

des véhicules. À défaut, il s'agit donc du sur – ou sous-risque des véhicules et non de celui des usagers.

Véhicules	Nombre de tués dans les véhicules ¹	Parc ² (au 1-1-2000)	Tués dans les véhicules par million de véhicules
Bicyclettes	255	20 000 000 ³	13 ³
Cyclomoteurs	431	1 458 000	296
Motocyclettes	886	1 188 000	746
Voiturettes	26	140 000 ⁴	186
Voitures de tourisme	5 006	27 480 000	182
Camionnettes	75	4 975 000	15
Poids lourds	116	555 000	209
Transports en commun	19	80 000	— ⁵

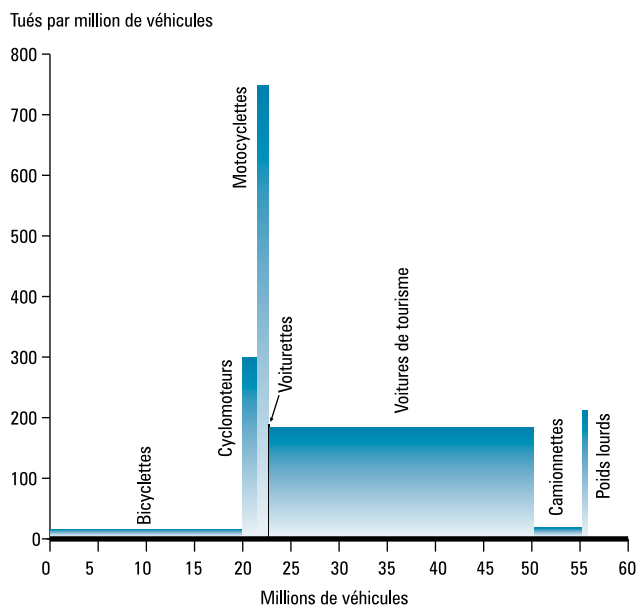
1. Tués à l'intérieur des véhicules impliqués.

2. Chambre des constructeurs français d'automobiles ou Fédération française des sociétés d'assurances.

3. Le parc des bicyclettes comporte une grande part de véhicules non utilisés, non chiffrable.

4. Association européenne des fabricants de quadricycles.

5. Sans connaissance du taux moyen d'occupation de ces véhicules et vu la « faiblesse » des effectifs, l'indicateur n'est pas utilisable.



À défaut de la connaissance du kilométrage parcouru en 2000 par catégories d'usagers, le nombre de tués à l'intérieur des véhicules d'un type donné impliqués dans les accidents, a été ramené au parc.

Par rapport à la voiture de tourisme, on constate un sur-risque des motocyclettes (multiplication par un facteur 4,1) et un sous-risque des camionnettes (division par un facteur 12,1).

Taux de victimes dans les véhicules par rapport au parc en 2000

Véhicules	Nombre de victimes dans les véhicules ¹	Parc ² (au 1-1-2000)	Victimes dans les véhicules par million de véhicules
Bicyclettes	6 182	20 000 000 ³	309 ³
Cyclomoteurs	20 387	1 458 000	13 983
Motocyclettes	20 197	1 188 000	17 001
Voiturettes	301	140 000 ⁴	2 150
Voitures de tourisme	97 967	27 480 000	3 565
Camionnettes	2 258	4 975 000	454
Poids lourds	1 716	555 000	3 092
Transports en commun	1 133	80 000	— ⁵

1. Victimes (tués + blessés) à l'intérieur des véhicules impliqués.

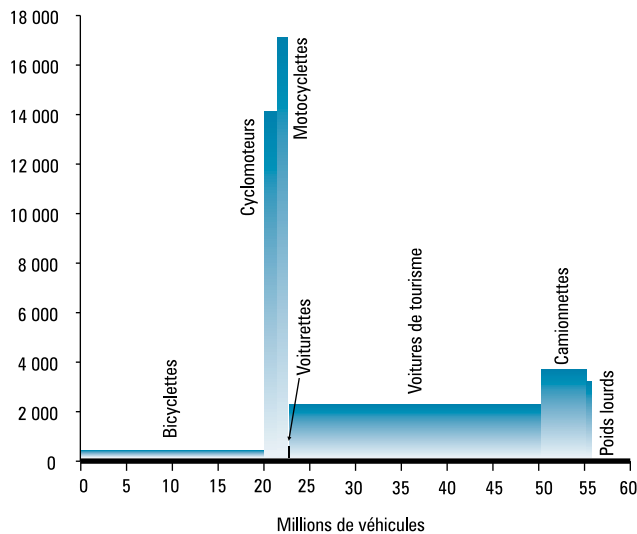
2. Chambre des constructeurs français d'automobiles ou Fédération française des sociétés d'assurances.

3. Le parc des bicyclettes comporte une grande part de véhicules non utilisés, non chiffrable.

4. Association européenne des fabricants de quadricycles.

5. Sans connaissance du taux moyen d'occupation de ces véhicules et vu la « faiblesse » des effectifs, l'indicateur n'est pas utilisable.

Victimes par million de véhicules



À défaut de la connaissance du kilométrage parcouru en 2000 par catégories d'usagers, le nombre de victimes, à l'intérieur des véhicules d'un type donné impliqués dans les accidents, a été ramené au parc.

Par rapport à la voiture de tourisme, on constate un sur-risque des cyclomoteurs (multiplication par un facteur 3,9) et surtout des motocyclettes (multiplication par un facteur 4,8). En revanche, les camionnettes présentent un sous-risque (division par un facteur 7,9).

Évolution du nombre de victimes par classes d'âge

		Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 victimes)
0-14 ans	Année 2000	343	1 902	11 610	13 512	2,48
	Année 1999	333	2 408	12 047	14 455	2,25
	Différence	+ 10	- 506	- 437	- 943	+ 0,23
	Évolution	+ 3,0 %	- 21,0 %	- 3,6 %	- 6,5 %	
15-24 ans	Année 2000	1 964	8 260	42 103	50 363	3,75
	Année 1999	2 123	9 729	42 200	51 929	3,93
	Différence	- 159	- 1 469	- 97	- 1 566	- 0,18
	Évolution	- 7,5 %	- 15,1 %	- 0,2 %	- 3,0 %	
25-44 ans	Année 2000	2 522	9 081	48 043	57 124	4,23
	Année 1999	2 667	10 667	49 074	59 741	4,27
	Différence	- 145	- 1 586	- 1 031	- 2 617	- 0,04
	Évolution	- 5,4 %	- 14,9 %	- 2,1 %	- 4,4 %	
45-64 ans	Année 2000	1 411	4 447	21 415	25 862	5,17
	Année 1999	1 490	5 195	21 720	26 915	5,25
	Différence	- 79	- 748	- 305	- 1 053	- 0,08
	Évolution	- 5,3 %	- 14,4 %	- 1,4 %	- 3,9 %	
65 ans et plus	Année 2000	1 270	3 135	9 502	12 637	9,13
	Année 1999	1 364	3 568	9 718	13 286	9,31
	Différence	- 94	- 433	- 216	- 649	- 0,18
	Évolution	- 6,9 %	- 12,1 %	- 2,2 %	- 4,9 %	
Âge indéterminé	Année 2000	133	582	2 037	2 619	4,83
	Année 1999	52	284	962	1 246	4,01
	Différence	81	+ 298	+ 1 075	+ 1 373	+ 0,82
	Évolution	NS	NS	NS	NS	
Ensemble	Année 2000	7 643	27 407	134 710	162 117	4,50
	Année 1999	8 029	31 851	135 721	167 572	4,57
	Différence	- 386	- 4 444	- 1 011	- 5 455	- 0,07
	Évolution	- 4,8 %	- 14,0 %	- 0,7 %	- 3,3 %	

NS : non significatif

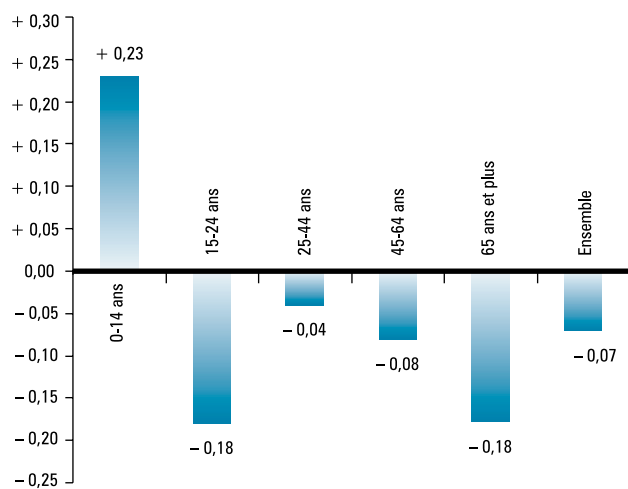
En 2000, par rapport à 1999 :

- le nombre de tués diminue de plus de 5 % pour la plupart des classes d'âge (et même de 6,9 % pour la classe des 65 ans et plus et 7,5 % pour celle des 15 à 24 ans) mais augmente pour la classe des moins de 15 ans (+ 3,0 %) ;
- le nombre de blessés diminue pour toutes les classes d'âge et en particulier pour la classe des moins de 15 ans (- 6,5 %) qui enregistre même la plus forte diminution du

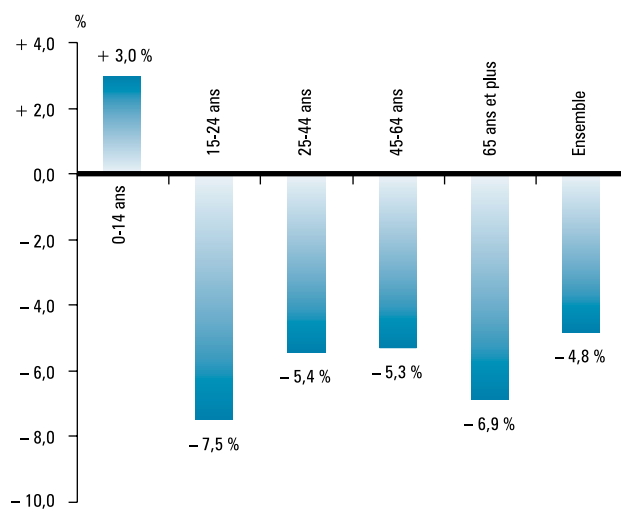
nombre de blessés graves (- 21,0 % pour une moyenne de - 14,0 %) ;

- la gravité, en tués pour 100 victimes (tués + blessés), diminue pour la plupart des classes d'âge (de 0,04 point pour la classe des 25-44 ans à 0,18 point pour celle des 15-24 ans et 65 ans et plus), mais augmente pour la classe des moins de 15 ans (+ 0,23 point).

Évolution de la gravité par classes d'âge (tués pour 100 victimes)

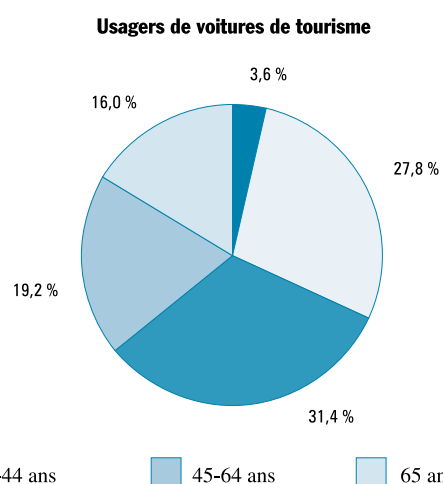
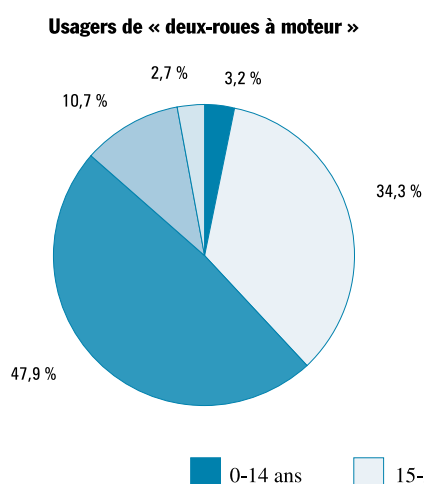
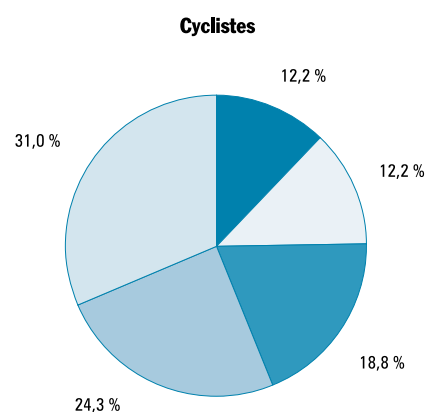
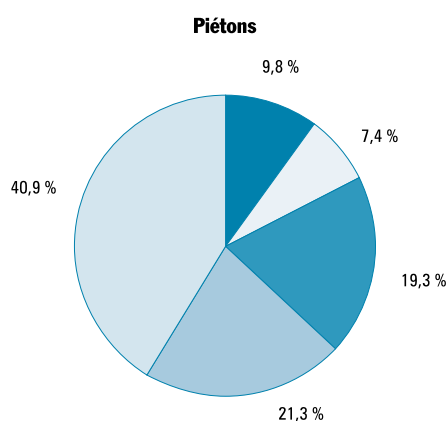


Évolution du nombre de tués par classes d'âge



Répartition du nombre de tués par classes d'âge et catégories d'usagers en 2000

Classes d'âge	Piétons		Cyclistes		Usagers de « deux-roues à moteur »		Usagers de voitures de tourisme	
	Tués	%	Tués	%	Tués	%	Tués	%
0-14 ans	78	9,8	31	12,2	42	3,2	180	3,6
15-24 ans	59	7,4	31	12,2	452	34,3	1 390	27,8
25-44 ans	153	19,3	48	18,8	631	47,9	1 574	31,4
45-64 ans	169	21,3	62	24,3	141	10,7	960	19,2
65 ans et plus	324	40,9	79	31,0	35	2,7	802	16,0
Âge indéterminé	10	1,3	4	1,6	16	1,2	100	2,0
Ensemble	793	100,0	255	100,0	1 317	100,0	5 006	100,0



La répartition du nombre de tués par classes d'âge et par catégories d'usagers montre que les personnes âgées représentent une part très importante des piétons tués (40,9 %). On retrouve cette forte représentation pour les 15-24 ans dans le nombre d'usagers de « deux-roues à moteur » tués (34,3 %) ainsi que pour les 25-44 ans (47,9 %) mais, il est vrai, avec une population plus importante. La

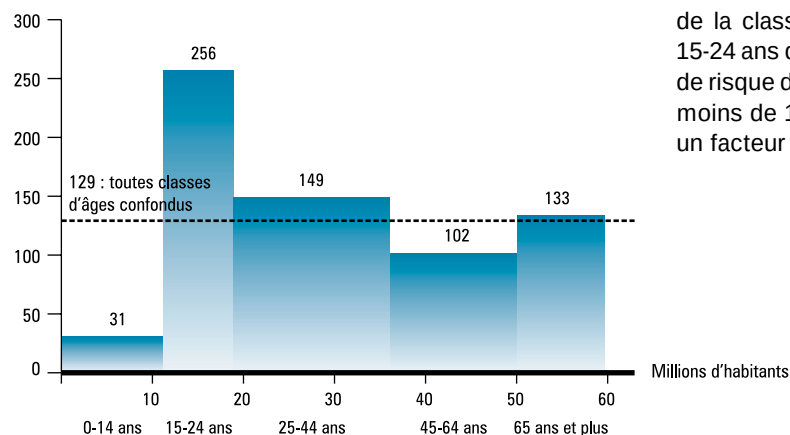
forte représentation de ces deux classes d'âge se retrouve également dans les usagers de voitures de tourisme (27,8 % et 31,4 %).

Parmi les cyclistes tués, les personnes de plus de 45 ans sont légèrement sur-représentées.

Taux de tués selon l'âge par rapport à la population en 2000

Âges	Nombre de tués	Population INSEE (au 1-1-2000)	Tués par million d'habitants
0-14 ans	343	11 101 292	31
15-24 ans	1 964	7 660 868	256
25-44 ans	2 522	16 906 601	149
45-64 ans	1 411	13 852 886	102
65 ans et plus	1 270	9 518 066	133
Âge indéterminé	133	*	*
Ensemble	7 643	59 039 713	129

Tués par million d'habitants

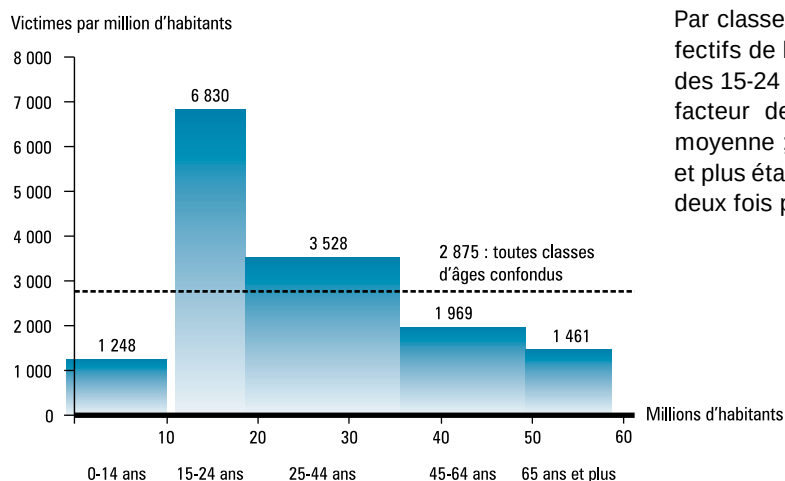


Par classes d'âge, le nombre de tués, ramené aux effectifs de la classe considérée, montre que c'est la classe des 15-24 ans qui est, de très loin, la plus exposée avec un taux de risque deux fois plus fort que la moyenne ; la classe des moins de 15 ans étant de très loin la moins exposée avec un facteur de risque 4,2 fois plus faible que la moyenne.

Taux de victimes selon l'âge par rapport à la population en 2000

Âges	Nombre de victimes ¹	Population INSEE (au 1-1-2000)	Victimes par million d'habitants
0-14 ans	13 855	11 101 292	1 248
15-24 ans	52 327	7 660 868	6 830
25-44 ans	59 646	16 906 601	3 528
45-64 ans	27 273	13 852 886	1 969
65 ans et plus	13 907	9 518 066	1 461
Indéterminés	2 752	*	*
Ensemble	169 760	59 039 713	2 875

1. Victimes = tués + blessés



Par classes d'âge, le nombre de victimes, ramené aux effectifs de la classe considérée, montre que c'est la classe des 15-24 ans qui est de très loin la plus exposée avec un facteur de risque plus de deux fois plus fort que la moyenne ; les classes des moins de 15 ans et des 65 ans et plus étant les moins exposées avec un facteur de risque deux fois plus faible que la moyenne.

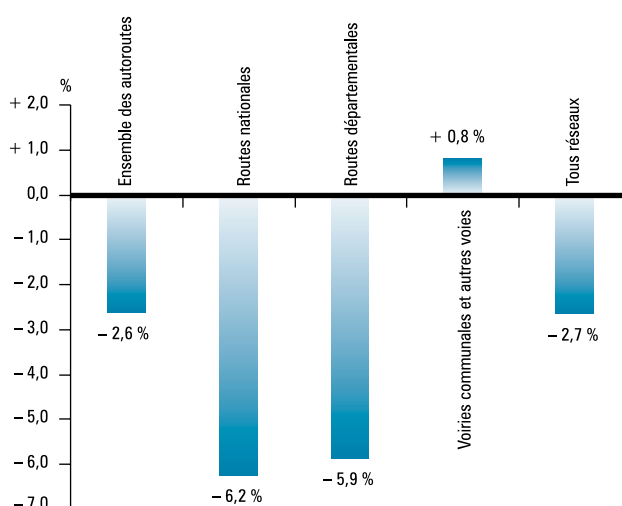
Évolution du bilan des accidents corporels par catégories de réseaux

		Accidents corporels	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 acc, corp.)
Ensemble des autoroutes	Année 2000	6 624	499	1 240	8 474	9 714	7,53
	Année 1999	6 803	465	1 402	8 657	10 059	6,84
	Différence	- 179	+ 34	- 162	- 183	- 345	+ 0,69
	Évolution	- 2,6 %	+ 7,3 %	- 11,6 %	- 2,1 %	- 3,4 %	
Dont autoroutes de liaison	Année 2000	2 264	318	921	2 689	3 610	14,05
	Année 1999	2 395	293	1 043	2 825	3 868	12,23
	Différence	- 131	+ 25	- 122	- 136	- 258	+ 1,82
	Évolution	- 5,5 %	+ 8,5 %	- 11,7 %	- 4,8 %	- 6,7 %	
Dont autoroutes de dégagement	Année 2000	4 360	181	319	5 785	6 104	4,15
	Année 1999	4 408	172	359	5 832	6 191	3,90
	Différence	- 48	+ 9	- 40	- 47	- 87	+ 0,25
	Évolution	- 1,1 %	+ 5,2 %	- 11,1 %	- 0,8 %	- 1,4 %	
Routes nationales	Année 2000	17 891	1 967	5 372	20 898	26 270	10,99
	Année 1999	19 082	2 144	6 442	21 598	28 040	11,24
	Différence	- 1 191	- 177	- 1 070	- 700	- 1 770	- 0,25
	Évolution	- 6,2 %	- 8,3 %	- 16,6 %	- 3,2 %	- 6,3 %	
Routes départementales	Année 2000	38 381	3 969	13 442	40 716	54 158	10,34
	Année 1999	40 772	4 157	16 096	41 377	57 473	10,20
	Différence	- 2 391	- 188	- 2 654	- 661	- 3 315	+ 0,14
	Évolution	- 5,9 %	- 4,5 %	- 16,5 %	- 1,6 %	- 5,8 %	
Voiries communales et autres voies	Année 2000	58 327	1 208	7 353	64 622	71 975	2,07
	Année 1999	57 867	1 263	7 911	64 089	72 000	2,18
	Différence	+ 460	- 55	- 558	+ 533	- 25	- 0,11
	Évolution	+ 0,8 %	- 4,4 %	- 7,1 %	+ 0,8 %	0,0 %	
Ensemble	Année 2000	121 223	7 643	27 407	134 710	162 117	6,30
	Année 1999	124 524	8 029	31 851	135 721	167 572	6,45
	Différence	- 3 301	- 386	- 4 444	- 1 011	- 5 455	- 0,15
	Évolution	- 2,7 %	- 4,8 %	- 14,0 %	- 0,7 %	- 3,3 %	

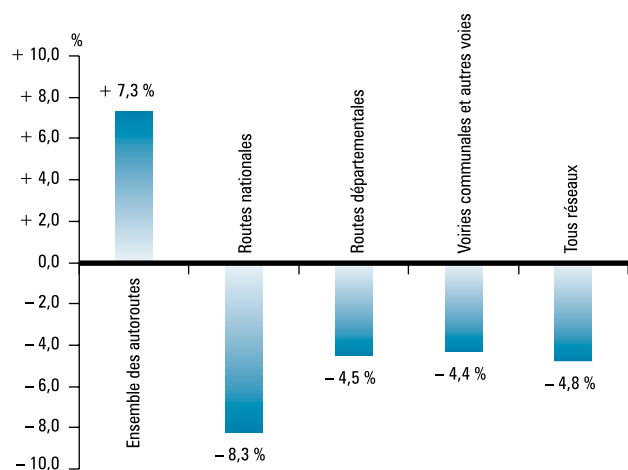
En 2000, par rapport à 1999 :

- le nombre d'accidents corporels diminue sur la plupart des réseaux, en particulier sur les autoroutes de liaison (- 5,5 %), les routes nationales (- 6,2 %) et les routes départementales (- 5,9 %). Il augmente légèrement sur les voies communales (+ 0,8 %) ;
- le nombre de tués diminue fortement sur les routes nationales (- 8,3 %) mais augmente sur les autoroutes, qu'elles soient de liaison (+ 8,5 %) ou de dégagement (+ 5,2 %) ;
- le nombre de blessés reste quasiment stable sur les voies communales et diminue partout ailleurs mais moins que la moyenne (- 3,3 %) sur les autoroutes de dégagement (- 1,4 %) ;
- la gravité, exprimée en tués pour 100 accidents corporels, augmente sur les autoroutes et les routes départementales mais diminue sur les routes nationales et les voies communales.

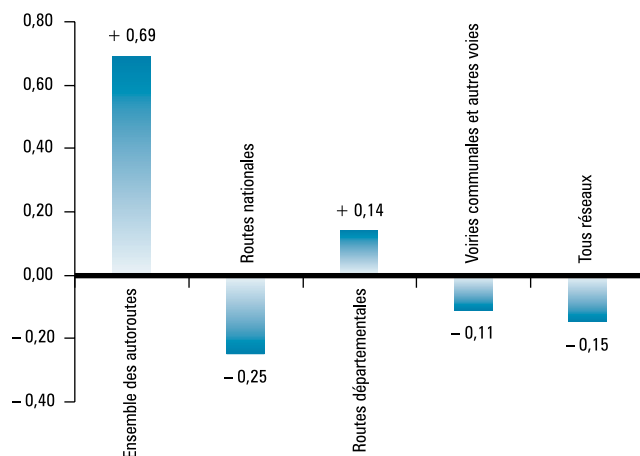
Évolution du nombre d'accidents corporels
par catégories de réseaux



Évolution du nombre de tués par catégories de réseaux



Évolution de la gravité par catégories de réseaux (tués pour 100 accidents corporels)



Évolution du bilan des accidents corporels selon le milieu urbain et la rase campagne

		Accidents corporels	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/ 100 acc. corp.)
Milieu urbain ¹	Année 2000	80 729	2 137	12 269	88 940	101 209	2,65
	Année 1999	83 325	2 394	14 310	91 061	105 371	2,87
	Différence	– 2 596	– 257	– 2 041	– 2 121	– 4 162	– 0,22
	Évolution	– 3,1 %	– 10,7 %	– 14,3 %	– 2,3 %	– 3,9 %	
Rase campagne ²	Année 2000	40 494	5 506	15 138	45 770	60 908	13,60
	Année 1999	41 199	5 635	17 541	44 660	62 201	13,68
	Différence	– 705	– 129	– 2 403	+ 1 110	– 1 293	– 0,08
	Évolution	– 1,7 %	– 2,3 %	– 13,7 %	+ 2,5 %	– 2,1 %	
Ensemble	Année 2000	121 223	7 643	27 407	134 710	162 117	6,30
	Année 1999	124 524	8 029	31 851	135 721	167 572	6,45
	Différence	– 3 301	– 386	– 4 444	– 1 011	– 5 455	– 0,15
	Évolution	– 2,7 %	– 4,8 %	– 14,0 %	– 0,7 %	– 3,3 %	

1. Ensemble des réseaux situés à l'intérieur d'une agglomération définie au sens du code de la route comme étant la partie de route située entre deux panneaux d'entrée et de fin d'agglomération, quelle qu'en soit la taille.

2. Reste du réseau situé hors agglomération.

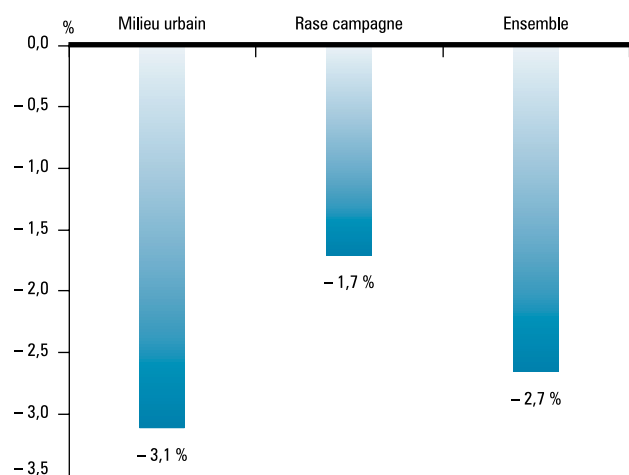
Détail milieu urbain	Accidents corporels	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/ 100 acc. corp.)
Année 2000						
< 5 000 habitants	11 304	800	3 942	10 893	14 835	7,08
5 000 à 20 000 habitants	12 248	494	2 751	12 859	15 610	4,03
20 000 à 100 000 habitants	25 646	487	3 172	28 963	32 135	1,90
> 100 000 habitants	31 531	356	2 404	36 225	38 629	1,13
Rappel milieu urbain	80 729	2 137	12 269	88 940	101 209	2,65
Année 1999						
< 5 000 habitants	12 828	887	4 890	12 068	16 958	6,91
5 000 à 20 000 habitants	12 728	505	3 084	13 194	16 278	3,97
20 000 à 100 000 habitants	26 056	585	3 831	29 127	32 958	2,25
> 100 000 habitants	31 713	417	2 505	36 672	39 177	1,31
Rappel milieu urbain	83 325	2 394	14 310	91 061	105 371	2,87
Évolution 2000/1999						
< 5 000 habitants	– 11,9 %	– 9,8 %	– 19,4 %	– 9,7 %	– 12,5 %	+ 0,17
5 000 à 20 000 habitants	– 3,8 %	– 2,2 %	– 10,8 %	– 2,5 %	– 4,1 %	+ 0,06
20 000 à 100 000 habitants	– 1,6 %	– 16,8 %	– 17,2 %	– 0,6 %	– 2,5 %	– 0,35
> 100 000 habitants	– 0,6 %	– 14,6 %	– 4,0 %	– 1,2 %	– 1,4 %	– 0,18
Rappel milieu urbain	– 3,1 %	– 10,7 %	– 14,3 %	– 2,3 %	– 3,9 %	– 0,22

En 2000, par rapport à 1999 :

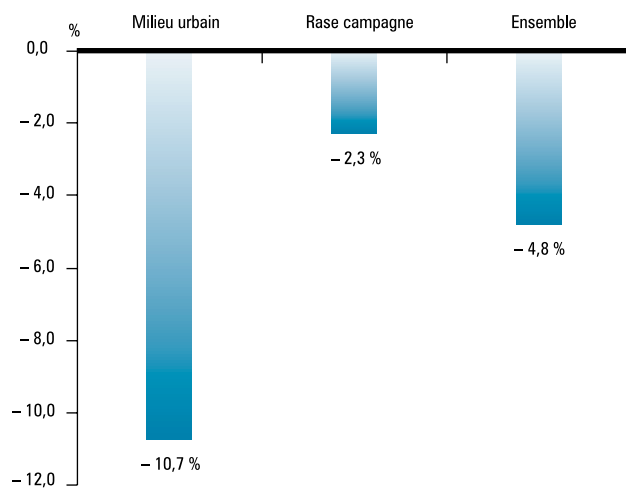
- on assiste à des diminutions de l'ensemble des indicateurs plus forte en milieu urbain qu'en rase campagne. Ces diminutions atteignent même – 10,7 % pour le nombre de tués et – 14,3 % pour le nombre de blessés graves. Une seule augmentation est à signaler : + 2,5 % de blessés légers en rase campagne ;
- la gravité, exprimée en tués pour 100 accidents corporels, diminue sur l'ensemble des réseaux mais plus fortement en milieu urbain qu'en rase campagne ;

- par tailles d'agglomérations, c'est dans celles de moins de 5 000 habitants que les nombres d'accidents corporels et de blessés diminuent le plus (respectivement – 11,9 % et – 12,5 %) et c'est dans les villes de plus de 20 000 habitants que le nombre de tués enregistre la plus forte baisse (– 15,9 %). La gravité des accidents augmente dans les agglomérations de moins de 20 000 habitants mais diminue partout ailleurs.

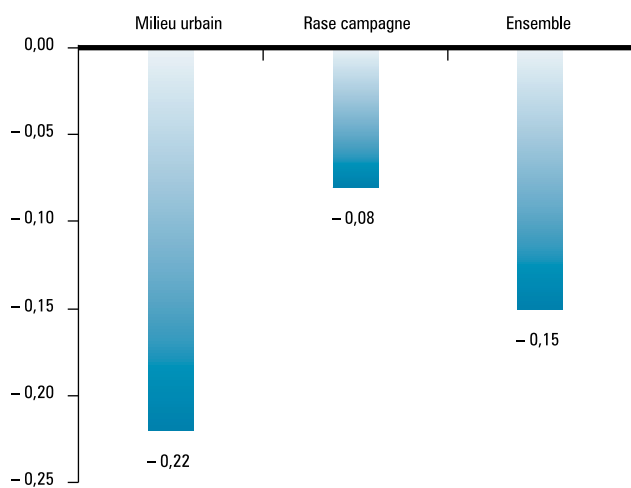
Évolution du nombre d'accidents corporels selon le milieu



Évolution du nombre de tués selon le milieu



Évolution de la gravité selon le milieu (tués pour 100 accidents corporels)



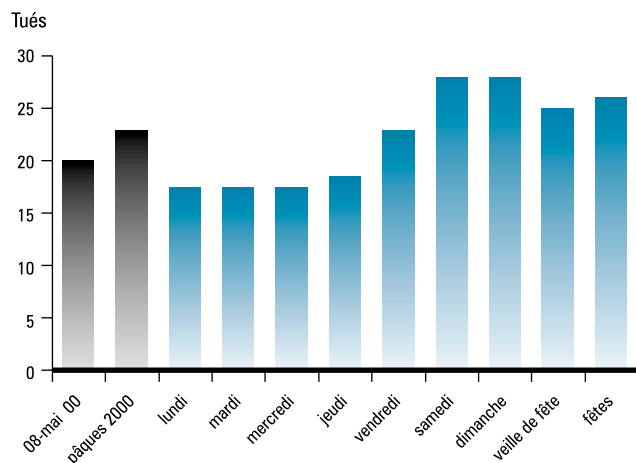
Améliorer les méthodes de suivi des résultats conjoncturels et la façon dont on communique sur ce sujet pour diffuser l'information la plus complète et de la manière la plus transparente est un objectif essentiel pour la Sécurité Routière.

DE L'ANALYSE DES « WEEK-ENDS DE CIRCULATION INTENSE »...

Traditionnellement, les résultats conjoncturels étaient présentés mensuellement sur la base d'une exploitation du fichier accident.

Compte tenu des délais pour obtenir ces données détaillées (deux à trois mois), un système de remontées rapides limité aux nombres d'accidents, de tués et de blessés (les ATB) est mis en place pour un certain nombre de week-ends de circulation intense (24 week-ends soient 85 jours en 2000).

Or ces chiffres ne sont pas très significatifs : si on compare les résultats de ces week-ends aux autres jours de l'année, on s'aperçoit qu'ils n'ont rien de vraiment exceptionnel.



Par ailleurs, la méthode consistant à comparer un week-end au même week-end des années précédentes n'est pas correcte car elle ne tient pas compte de la météo, du trafic et des effets calendaires qui jouent un rôle très important sur l'accidentologie. De plus, les résultats sur un week-end sont très aléatoires : la comparaison des week-ends conduit à des évolutions fortes d'une année sur l'autre (entre - 30 % et + 10 % par exemple), sans lien avec une évolution réelle des comportements.

... AU CALCUL DE « L'ÉQUIVALENT-ANNUEL »

Il était donc nécessaire de renouveler les méthodes d'analyse conjoncturelle. Cet effort a porté sur trois points :

- la généralisation du système de remontées rapides ;
- le calcul de l'effet météo particulier du mois ;
- la prise en compte de l'effet de saisonnalité.

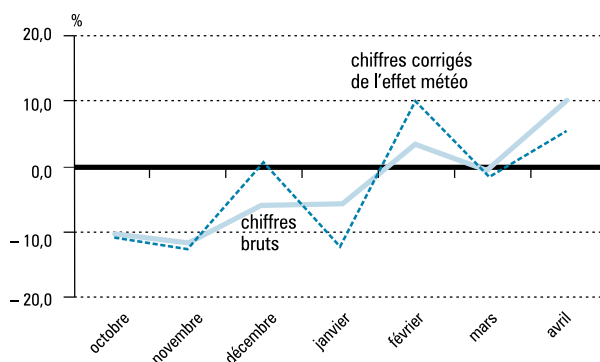
L'ensemble de ces informations est synthétisé sous la forme d'un équivalent annuel permettant de comparer directement chaque mois aux mois précédents.

Les remontées rapides

En dehors des week-ends de circulation intense, celles qui étaient disponibles, ne concernaient que la gendarmerie et en conséquence étaient partielles et surtout très typées (rase campagne et autoroutes de liaison). La généralisation progressive du système de remontées rapides de la gendarmerie nationale aux services de la police nationale a permis de porter le taux d'échantillonnage pour le nombre de tués de 72,6 % avec les seules données du SAGAC à 97,1 %, la différence avec 100 % résultant pour l'essentiel de la différence entre les tués sur le coup et les tués à six jours.

L'effet météo

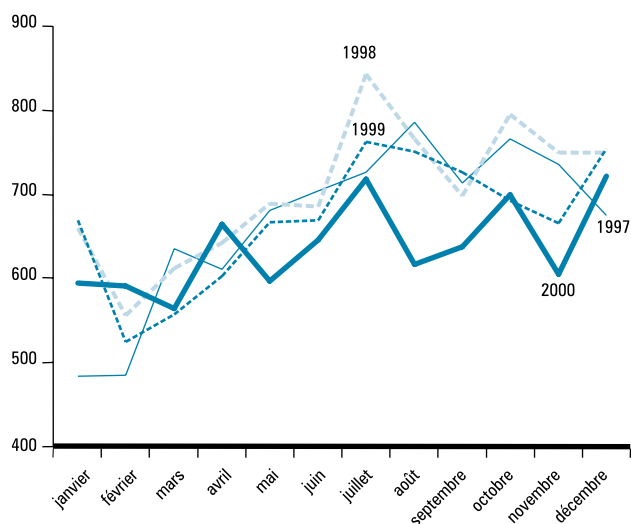
Les données mensuelles du fichier accident étaient livrées brutes sans tenir compte des conditions météo. Le graphique suivant montre l'importance de l'effet météo qui atténue les variations d'un mois sur l'autre :



La saisonnalité

Les données mensuelles sont affectées par un fort coefficient de saisonnalité comme le montre le graphique ci-après.

Les mois d'hiver traditionnellement faiblement accidentogènes, sont suivis d'une lente progression au cours du printemps avec un maximum pendant les trois mois d'été et une lente décroissance à l'automne. Cette saisonnalité ne permet pas de comparer directement un mois au mois précédent.



La prise en compte de ces trois éléments (remontées rapides, effet météo et saisonnalité) permet le calcul de données corrigées des effets météo, calendaire et de saisonnalité que nous appellerons dans la suite « *données CVS* » :

Données	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin
Brutes	593	590	563	663	595	645
CVS	663	683	652	742	614	585
Données	Juillet	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.
Brutes	717	616	637	699	604	721
CVS	653	523	597	628	534	664

Le modèle GIBOULÉE d'analyse conjoncturelle

Le SETRA exploite le modèle GIBOULÉE qu'il a élaboré avec l'aide du SES (DAEI) et de l'INRETS.

La série « CVS » est corrigée des variations saisonnières c'est-à-dire de :

- 1) la *saisonnalité régulière* qui est la prise en compte des effets des caractéristiques propres aux différents mois de l'année et se répétant de façon régulière d'une année sur l'autre.
- 2) des *effets météorologiques* calculés à partir d'une base de données météo (source Météo - France).
- 3) des *effets du calendrier* (jour de la semaine, week-end, fêtes, etc...). Ces effets intègrent les variations ponctuelles du trafic (par exemple le fait qu'il y ait davantage de trafic pendant les jours de fête que pendant les week-end ordinaires).

La série CVS est donc telle que **tous les mois sont comparables** entre eux.

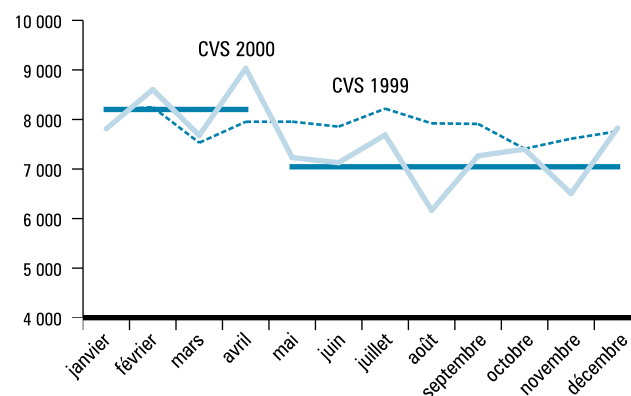
Enfin pour que cet indicateur mensuel ait une valeur intrinsèque que l'on puisse le comparer directement au mois précédent et à un objectif annuel, on le calcule sous forme d'un « équivalent annuel ».

La mise en place de ces outils a permis de faire évoluer la communication des résultats au cours de l'année 2000.

Progressivement, les communications sur les week-ends de circulation intense ont diminué pour être remplacées par la communication régulière et rapide dès le 10 de chaque mois des résultats mensuels.

ET SON APPLICATION À L'ANALYSE CONJONCTURELLE DE L'ANNÉE 2000

L'application de cette méthodologie à l'année 2000 donne le graphique suivant qui compare les résultats CVS 2000 et 1999.



On voit par exemple que si mars 2000 n'enregistre aucune progression par rapport à mars 1999 ce qui n'est pas a priori satisfaisant, la méthode de l'équivalent annuel permet de voir que ces deux mois étaient des mois plutôt bons se situant à un niveau de 7 500 tués par an.

Globalement le graphique plus haut permet de comprendre que l'année 2000 a été marquée par **deux périodes bien distinctes** :

- les 4 premiers mois (janvier à avril) : quasi-stabilité (voire même légère augmentation) de tous les indicateurs se traduisant par une tendance CVS à 8 202 tués, au-dessus de la moyenne de 1999 ;
- les 8 mois suivants (mai à décembre) : forte diminution du nombre de décès avec une tendance CVS à 7 044 en moyenne, nettement en dessous de la moyenne 1999 et un mois d'août exceptionnel se traduisant par une tendance CVS à 6 120 tués ;
- on voit également que l'année 2000 est beaucoup moins régulière que l'année 1999.

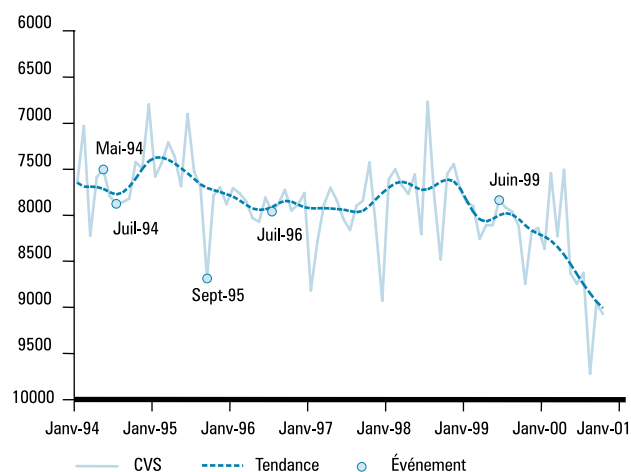
L'ANALYSE SUR LONGUE PÉRIODE (janvier 1994-octobre 2000)

L'examen de la tendance sur la période janvier 1994-octobre 2000 permet de décomposer cette période en deux parties :

- 1) la première allant de janvier 1994 à janvier 1999 correspond à une période de **stagnation** du nombre des tués autour d'un niveau annuel d'environ 8 200 tués par an.
- 2) la seconde allant de janvier 1999 à octobre 2000 correspond à une période de **baisse** du nombre des tués. En effet ceux-ci passent progressivement du niveau initial de 8 200 morts par an au niveau final de 7 000 morts par an environ.

Ensemble du réseau

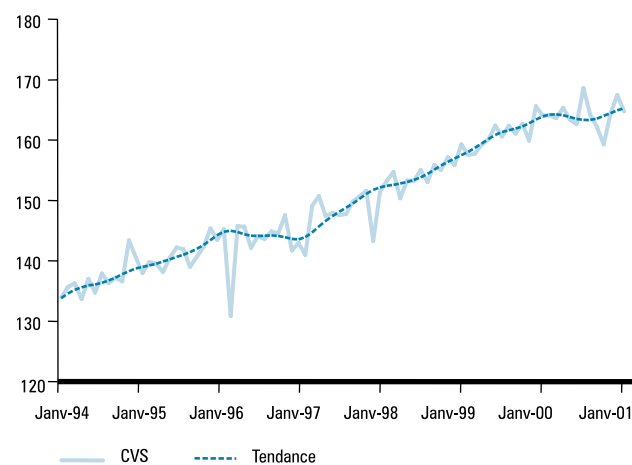
Tués : janvier 1994-octobre 2000



L'analyse du trafic sur l'ensemble du réseau routier national (routes nationales et autoroutes) met en évidence un plafonnement dû à la très forte augmentation du prix des carburants, qui a été de 17,3 % cette l'année. Le rythme de

Ensemble du réseau national

Parcours en 100 millions de véh*km
janvier 1994 - décembre 2000

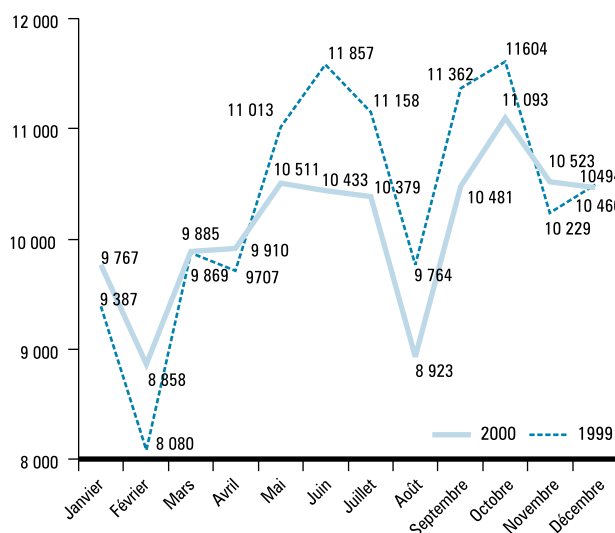


croissance de la circulation a de ce fait été très atténué : + 2,1 % après + 4,2 % en 1999, et ce ralentissement peut expliquer à hauteur d'un point la diminution du nombre d'accidents et de tués de l'année 2000.

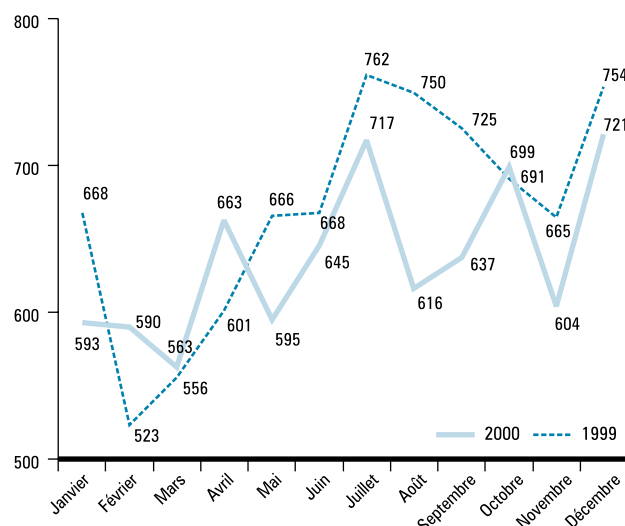
Bilan mensuel 2000/1999

	Accidents corporels		Tués		Blessés graves	Blessés légers	Total blessés		Gravité (tués/100 acc. corp.)
	Nombre	Évolution (%)	Nombre	Évolution (%)			Nombre	Évolution (%)	
Janvier	9 767	+ 4,0	593	- 11,2	2 207	10 950	13 157	+ 5,2	6,07
Février	8 858	+ 9,6	590	+ 12,8	2 035	9 694	11 729	+ 7,9	6,66
Mars	9 885	+ 0,2	563	+ 1,3	2 196	10 930	13 126	+ 1,5	5,70
Avril	9 910	+ 2,1	663	+ 10,3	2 261	11 370	13 631	+ 3,9	6,69
1^{er} trimestre	38 420	+ 3,7	2 409	+ 2,6	8 699	42 944	51 643	+ 4,5	6,27
Mai	10 511	- 4,6	595	- 10,7	2 357	11 548	13 905	- 6,7	5,66
Juin	10 433	- 12,0	645	- 3,4	2 386	11 346	13 732	- 13,6	6,18
Juillet	10 379	- 7,0	717	- 5,9	2 575	11 787	14 362	- 6,9	6,91
Août	8 923	- 8,6	616	- 17,9	2 368	10 066	12 434	- 11,3	6,90
2^{ème} trimestre	40 246	- 8,1	2 573	- 9,6	9 686	44 747	54 433	- 9,6	6,39
Septembre	10 481	- 7,8	637	- 12,1	2 222	11 425	13 647	- 8,8	6,08
Octobre	11 093	- 4,4	699	+ 1,2	2 358	12 172	14 530	- 4,9	6,30
Novembre	10 523	+ 2,9	604	- 9,2	2 233	11 677	13 910	+ 2,2	5,74
Décembre	10 460	- 0,3	721	- 4,4	2 209	11 745	13 954	- 0,6	6,89
3^{ème} trimestre	42 557	- 2,6	2 661	- 6,1	9 022	47 019	56 041	- 3,2	6,25
Année 2000	121 223	- 2,7	7 643	- 4,8	27 407	134 710	162 117	- 3,3	6,30

Évolution du nombre d'accidents corporels



Évolution du nombre de tués



Au cours de l'année 2000, six mois enregistrent une diminution de l'ensemble des indicateurs : mai à septembre et décembre ; trois mois une augmentation de ces indicateurs : février à avril. Janvier, octobre et novembre ont des résultats contrastés. Dans le détail, on constate que :

- le nombre d'accidents corporels, a connu une augmentation au cours de chacun des quatre premiers mois de l'année (la plus forte ayant eu lieu en février avec + 9,6 % mais rappelons que février 2000 comptait 29 jours contre 28 en 1999) et novembre. Tous les autres mois ont enregistré des baisses, la plus forte étant de 12 % en juin ;
- le nombre de tués n'a connu que quatre hausses dans l'année, les plus fortes se situant en février (+ 12,8 %) et

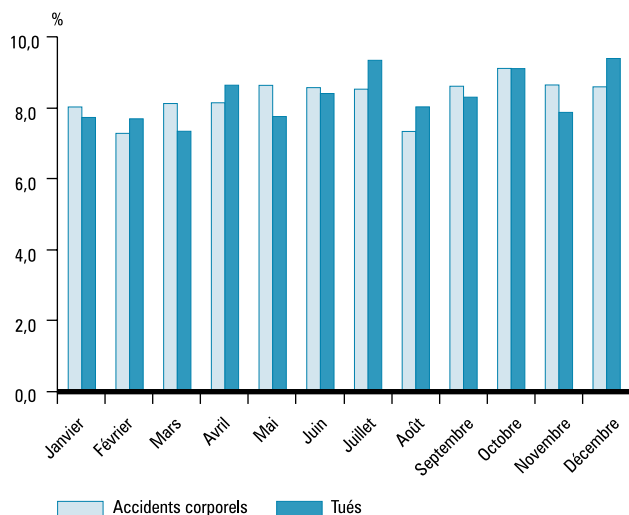
avril (+ 10,3 %). Quatre fortes baisses ont ponctué cette année : janvier (- 11,2 %), mai (- 10,7 %), septembre (- 12,1 %) et surtout août (- 17,9 %) ;

– le nombre de blessés a évolué exactement comme le nombre d'accidents corporels avec une augmentation au cours de chacun des quatre premiers mois de l'année (avec un pic en février : + 7,9 %) et au mois de novembre. Deux fortes baisses sont à signaler au cours des autres mois : juin (- 13,6 %) et août (- 11,3 %) ;

– la gravité, en tués pour 100 accidents corporels, en moyenne de 6,30 sur l'année, a atteint sa valeur la plus élevée en juillet (6,91), août (6,90) et décembre (6,89) et la plus basse en mai (5,66).

Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués selon le mois en 2000

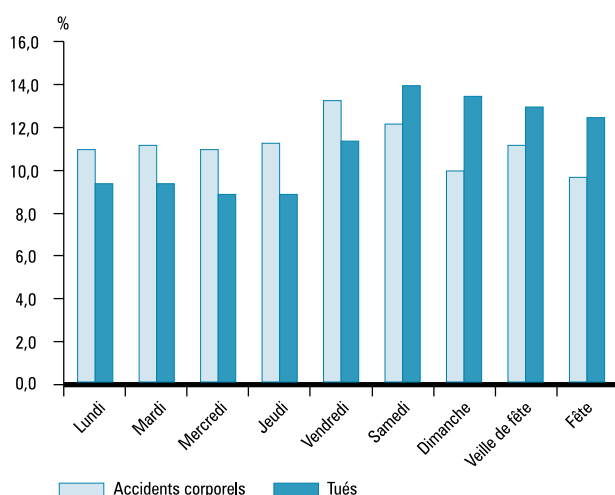
Mois	Accidents corporels		Tués	
	Nombre	%	Nombre	%
Janvier	9 767	8,1	593	7,8
Février	8 858	7,3	590	7,7
Mars	9 885	8,2	563	7,4
Avril	9 910	8,2	663	8,7
Mai	10 511	8,7	595	7,8
Juin	10 433	8,6	645	8,4
Juillet	10 379	8,6	717	9,4
Août	8 923	7,4	616	8,1
Septembre	10 481	8,6	637	8,3
Octobre	11 093	9,2	699	9,1
Novembre	10 523	8,7	604	7,9
Décembre	10 460	8,6	721	9,4
Ensemble	121 223	100,0	7 643	100,0



En 2000, c'est au cours du mois d'octobre que l'on a enregistré le plus grand nombre d'accidents corporels. Pour le nombre de tués, c'est au cours des mois de juillet et décembre que l'on trouve les plus fortes valeurs.

Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués selon le jour de la semaine en 2000

Jours	Nombre de jours	Accidents corporels			Tués		
		Nombre	Nombre moyen journalier	%	Nombre	Nombre moyen journalier	%
Lundi	46	14 681	319	10,9	837	18	9,3
Mardi	50	16 253	325	11,1	878	18	9,3
Mercredi	50	16 058	321	10,9	830	17	8,8
Jeudi	50	16 496	330	11,2	865	17	8,8
Vendredi	50	19 356	387	13,2	1 103	22	11,3
Samedi	49	17 444	356	12,1	1 324	27	13,9
Dimanche	47	13 676	291	9,9	1 225	26	13,4
Veille de fête	11	3 582	326	11,1	273	25	12,9
Fête	13	3 677	283	9,6	308	24	12,4
Ensemble	366	121 223	331	100,0	7 643	21	100,0



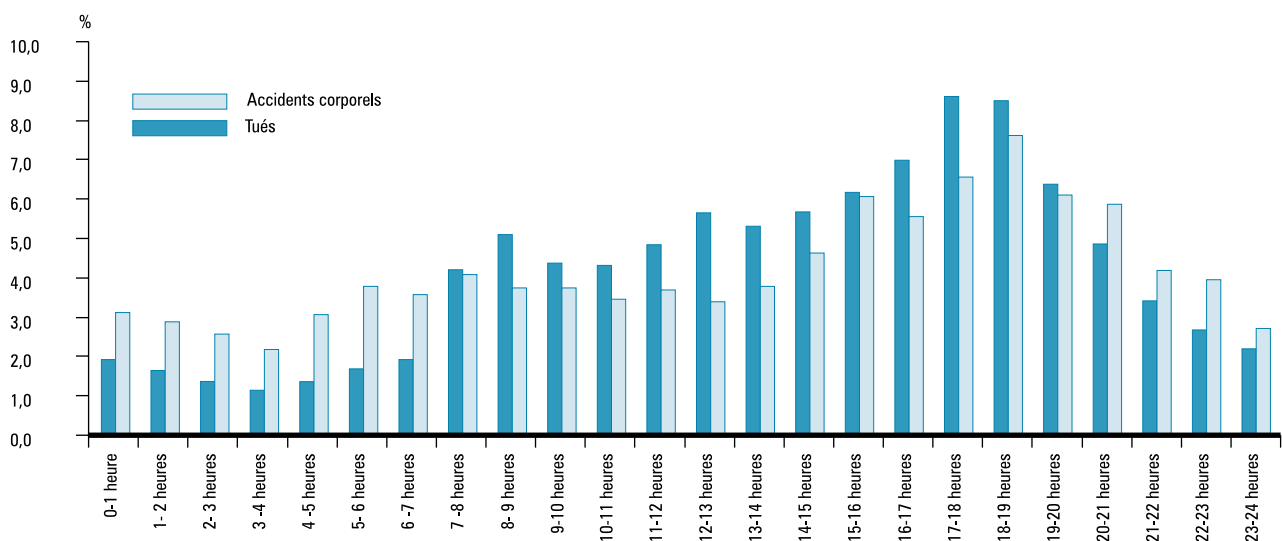
Ce sont les fins de semaine qui sont les plus dangereuses ; dans l'ordre décroissant :

- les vendredis et samedis pour les accidents corporels ;
- les samedis, dimanches, et vendredis pour les tués.

Les veilles de fêtes et fêtes présentent également un caractère très meurtrier.

Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués selon l'heure en 2000

Heures	Accidents corporels		Tués	
	Nombre	%	Nombre	%
0-1 heure	2 306	1,9	237	3,1
1-2 heures	1 969	1,6	219	2,9
2-3 heures	1 631	1,3	195	2,6
3-4 heures	1 359	1,1	165	2,2
4-5 heures	1 623	1,3	233	3,0
5-6 heures	2 019	1,7	288	3,8
6-7 heures	2 307	1,9	272	3,6
7-8 heures	5 082	4,2	311	4,1
8-9 heures	6 168	5,1	285	3,7
9-10 heures	5 287	4,4	285	3,7
10-11 heures	5 217	4,3	263	3,4
11-12 heures	5 855	4,8	281	3,7
12-13 heures	6 840	5,6	258	3,4
13-14 heures	6 426	5,3	288	3,8
14-15 heures	6 869	5,7	353	4,6
15-16 heures	7 474	6,2	463	6,1
16-17 heures	8 466	7,0	424	5,5
17-18 heures	10 435	8,6	501	6,6
18-19 heures	10 305	8,5	582	7,6
19-20 heures	7 725	6,4	466	6,1
20-21 heures	5 879	4,8	448	5,9
21-22 heures	4 120	3,4	319	4,2
22-23 heures	3 222	2,7	301	3,9
23-24 heures	2 639	2,2	206	2,7
Ensemble	121 223	100,0	7 643	100,0



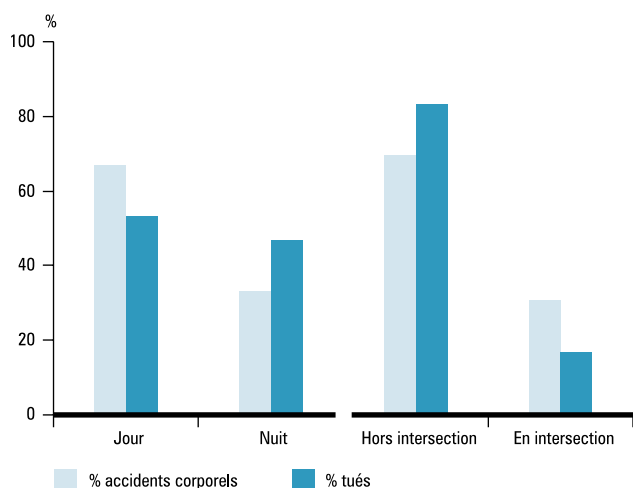
Les accidents corporels se produisent essentiellement pendant les heures ouvrables ; 72 % d'entre eux ont lieu entre 8 h et 20 h, avec un maximum (30 %) entre 16 h et 20 h.

Si, au cours des autres plages horaires, les accidents corporels sont moins nombreux (28 % au total), ils sont plus graves puisqu'ils représentent 42 % du nombre total de tués.

Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués selon les conditions d'éclairement et la présence ou non d'une intersection en 2000

Conditions d'éclairement	Accidents corporels		Tués	
	Nombre	%	Nombre	%
Jour	80 947	66,8	4 078	53,4
Nuit	40 276	33,2	3 565	46,6
Ensemble	121 223	100,0	7 643	100,0

Présence ou non d'une intersection	Accidents corporels		Tués	
	Nombre	%	Nombre	%
Hors intersection	83 949	69,3	6 361	83,2
En intersection	37 274	30,7	1 282	16,8
Ensemble	121 223	100,0	7 643	100,0

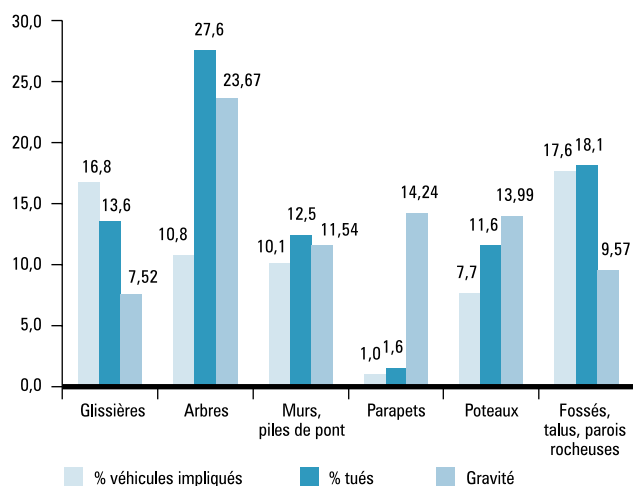


Un tiers des accidents corporels a lieu la nuit et représente près de la moitié du nombre de tués, ce qui confirme que si les accidents de nuit sont moins nombreux, ils sont en revanche beaucoup plus graves. Un tiers des accidents corporels a lieu en intersection mais n'occasionne que 17 % du nombre de tués, ces accidents sont donc beaucoup moins graves que les accidents survenant hors intersection.

Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués dans les accidents contre obstacles fixes en 2000

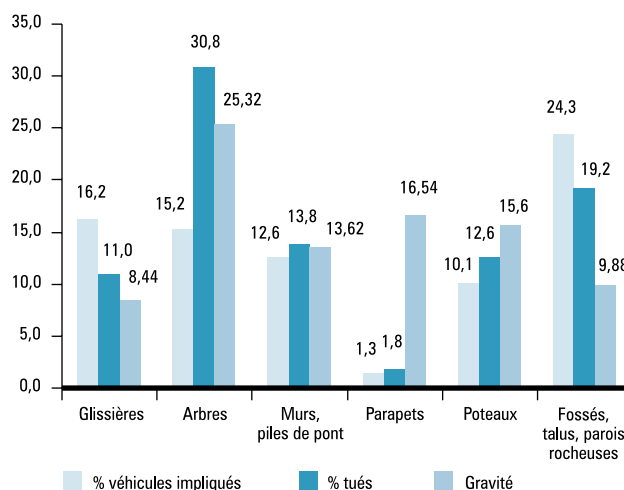
Ensemble des accidents	Véhicules impliqués		Tués		Gravité (tués/100 véhicules impliqués)
	Nombre	%	Nombre	%	
Ensemble des obstacles fixes :	31 181	100,0	2 899	100,0	9,30
dont – glissières	5 239	16,8	394	13,6	7,52
– arbres	3 376	10,8	799	27,6	23,67
– murs, piles de pont	3 137	10,1	362	12,5	11,54
– parapets	323	1,0	46	1,6	14,24
– poteaux	2 394	7,7	335	11,6	13,99
– fossés, talus, parois rocheuses	5 495	17,6	526	18,1	9,57
Dont accidents à un seul véhicule sans piéton	Véhicules impliqués		Tués		Gravité (tués/100 véhicules impliqués)
	Nombre	%	Nombre	%	
Ensemble des obstacles fixes :	19 418	100,0	2 423	100,0	12,48
dont – glissières	3 152	16,2	266	11,0	8,44
– arbres	2 946	15,2	746	30,8	25,32
– murs, piles de pont	2 453	12,6	334	13,8	13,62
– parapets	260	1,3	43	1,8	16,54
– poteaux	1 961	10,1	306	12,6	15,60
– fossés, talus, parois rocheuses	4 717	24,3	466	19,2	9,88

Ensemble des accidents



C'est contre les arbres, les talus, les parois rocheuses et dans les fossés que l'on enregistre le plus grand nombre de tués, que ce soit dans l'ensemble des accidents contre obstacles fixes ou dans les accidents à un seul véhicule sans piéton. En revanche, pour la gravité, c'est dans les accidents contre arbres, contre parapets et contre les po-

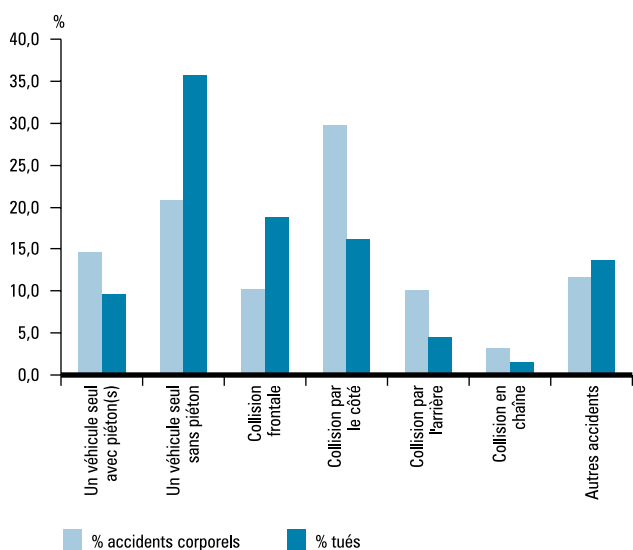
Dont accidents à un seul véhicule sans piéton



teaux que l'on retrouve les valeurs les plus élevées (respectivement 23,67 ; 14,24 et 13,99) pour l'ensemble des accidents contre obstacles fixes et 25,32 ; 16,54 et 15,60 pour les accidents à un seul véhicule sans piéton. Il convient de noter que, dans les accidents contre glissières, elle est plus faible (respectivement 7,52 et 8,44).

Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués selon le type d'accident en 2000

Types d'accidents	Accidents corporels		Tués	
	Nombre	%	Nombre	%
Un véhicule seul avec piéton (s)	17 811	14,7	738	9,7
Un véhicule seul sans piéton	25 098	20,7	2 729	35,7
Total accidents à un véhicule	42 909	35,4	3 467	45,4
Deux véhicules :				
– collision frontale	12 330	10,2	1 442	18,9
– collision par le côté	36 066	29,8	1 235	16,2
– collision par l'arrière	12 125	10,0	336	4,4
– autres collisions	8 817	7,3	385	5,0
Total accidents à deux véhicules	69 338	57,2	3 398	44,5
Trois véhicules et plus :				
– collision en chaîne	3 817	3,1	117	1,5
– collisions multiples	3 939	3,2	530	6,9
– autres collision	1 220	1,0	131	1,7
Total accidents à trois véhicules et plus	8 976	7,4	778	10,2
Ensemble	121 223	100,0	7 643	100,0



Un accident corporel sur cinq se produit sans tiers en cause (véhicule seul sans piéton) :

- les accidents sans tiers en cause occasionnent plus d'un tué sur trois ;
- les collisions frontales, comme les collisions par le côté, près d'un tué sur cinq.

Près de six accidents corporels sur dix sont la conséquence de la collision entre deux véhicules.

Les accidents à un et deux véhicules représentent 93 % des accidents et près de 90 % des tués.

Répartition des accidents corporels et des victimes par départements

	Population totale ¹ (en milliers)	Population urbaine ² (en milliers)	Accidents corporels		Tués		Blessés	
			2000	1999	2000	1999	2000	1999
Ain	515	288	1 005	1 102	97	112	1 465	1 571
Aisne	535	309	748	802	91	95	1 066	1 170
Allier	345	211	749	771	75	61	1 030	1 040
Alpes-de-Haute-Provence	140	70	271	313	29	28	412	482
Hautes-Alpes	121	63	215	248	13	29	324	382
Alpes-Maritimes	1 011	946	4 352	4468	112	98	5 558	5 844
Ardèche	286	139	401	473	43	46	534	656
Ardennes	290	183	410	414	39	30	534	553
Ariège	137	60	302	281	16	19	449	434
Aube	292	173	483	601	54	60	622	818
Aude	310	165	537	586	61	86	870	935
Aveyron	264	116	357	376	48	48	498	550
Bouches-du-Rhône	1 836	1 730	6 460	6 982	222	257	8 480	9 229
Calvados	648	388	1170	1 383	83	107	1684	1 883
Cantal	151	56	208	217	18	18	286	309
Charente	340	159	501	530	65	65	719	758
Charente-maritime	557	287	1 192	1 178	90	96	1 589	1 568
Cher	314	188	717	646	72	73	956	876
Corrèze	233	117	512	527	43	37	652	714
Corse-du-Sud	119	73	515	565	22	21	760	853
Haute-Corse	142	71	650	628	35	23	1 066	1 001
Côte-d'Or	507	326	1 245	1 102	104	90	1 703	1 540
Côtes-d'Armor	542	245	564	655	70	82	784	903
Creuse	124	30	157	146	28	21	226	228
Dordogne	388	165	656	747	74	86	941	1 065
Doubs	499	322	817	806	63	65	1 085	1 141
Drôme	438	281	862	967	83	80	1 258	1 403
Eure	541	284	932	979	97	100	1358	1 461
Eure-et-Loir	408	251	746	817	118	112	1 080	1 161
Finistère	852	537	1 224	1 306	95	115	1 610	1 725
Gard	623	443	1 651	1 558	131	126	2350	2 263
Haute-Garonne	1 046	773	2 302	2 245	133	136	2 932	2 887
Gers	172	60	350	289	47	55	505	401
Gironde	1 287	952	3 364	3 350	189	204	4 602	4 732
Hérault	896	678	1 477	1 594	151	188	2 044	2 169
Ille-et-Vilaine	868	515	1 413	1 432	92	123	1 880	1 883
Indre	231	129	413	413	40	47	580	570
Indre-et-Loire	554	389	1 077	1 179	78	91	1 519	1 607
Isère	1 094	795	1 784	1 681	128	140	2 565	2 440
Jura	251	112	340	334	50	67	467	470
Landes	327	159	653	753	76	93	909	1 019
Loir-et-Cher	315	168	481	613	72	78	706	861
Loire	729	593	1 375	1 150	66	73	1 843	1 601
Haute-Loire	209	104	358	361	22	34	476	512
Loire-Atlantique	1 134	817	2 167	2 213	156	161	2 763	2 816
Loiret	618	436	1 201	1 372	121	147	1 694	1 870
Lot	160	54	315	379	39	44	433	503

1. Source : INSEE – Populations légales sans doubles comptes au recensement de mars 1999

2. Source : INSEE – Population des « communes urbaines » au sens défini par l'INSEE (actualisation 1994 du recensement 1990)

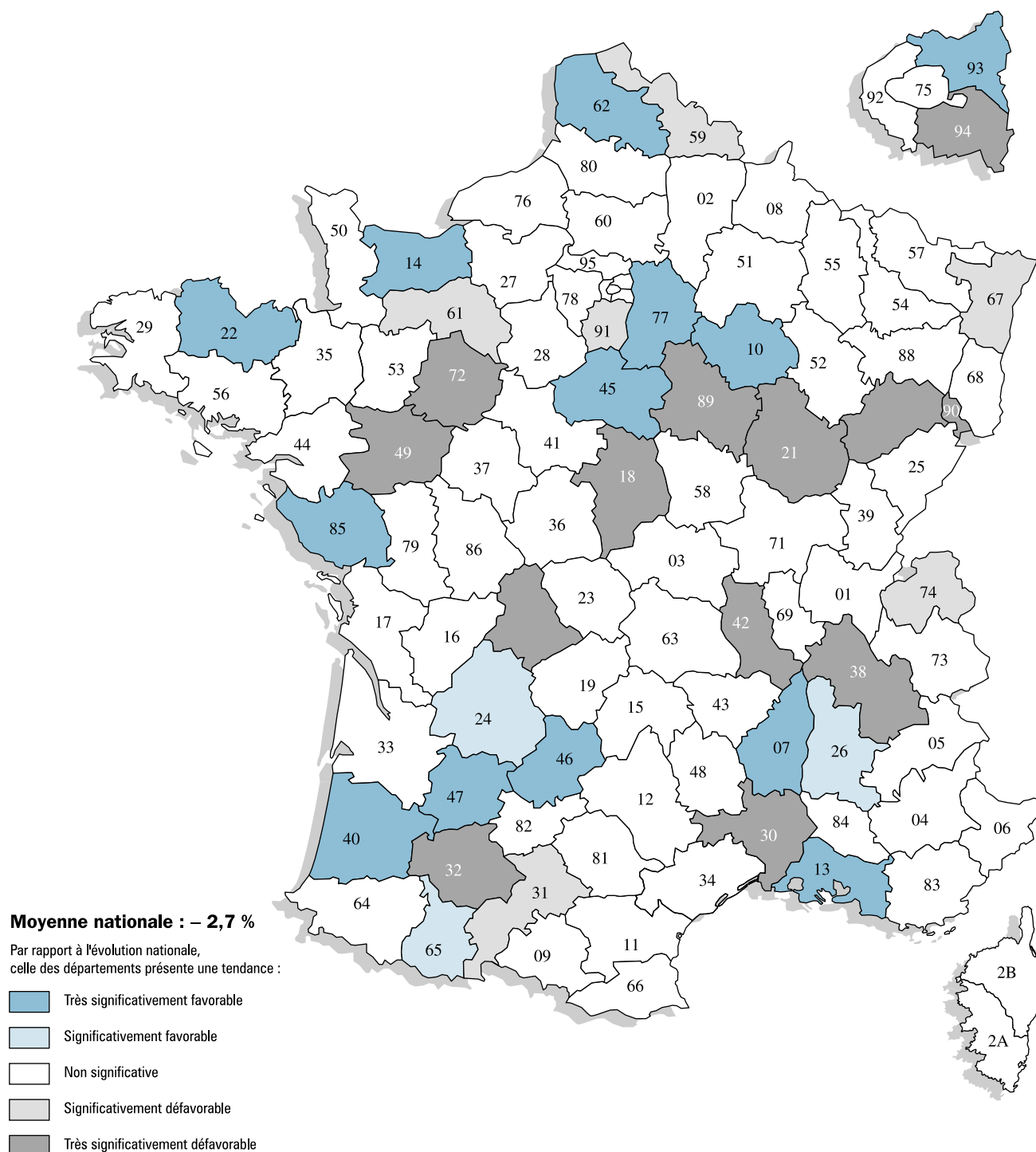
	Population totale ¹ (en milliers)	Population urbaine ² (en milliers)	Accidents corporels		Tués		Blessés	
			2000	1999	2000	1999	2000	1999
Lot-et-Garonne	305	184	651	768	58	67	894	1 066
Lozère	74	24	174	157	16	9	245	202
Maine-et-Loire	733	436	1 503	1 409	94	115	2 007	1 922
Manche	481	226	915	959	68	63	1 252	1 419
Marne	565	385	940	902	90	88	1 297	1 235
Haute-Marne	195	98	319	325	43	32	436	477
Mayenne	285	134	278	303	43	34	381	487
Meurthe-et-Moselle	714	550	1 673	1 662	86	85	2 212	2 235
Meuse	192	88	391	381	47	38	517	511
Morbihan	644	327	722	750	80	85	1 050	997
Moselle	1 023	747	1 746	1 811	138	122	2 500	2 488
Nièvre	225	122	407	436	44	49	560	571
Nord	2 555	2 269	3 421	3 361	180	185	4 540	4 543
Oise	766	494	1 188	1 255	153	144	1 759	1 901
Orne	292	127	427	387	54	50	596	543
Pas-de-Calais	1 442	1 154	1 681	1 876	175	156	2 312	2 567
Puy-de-Dôme	604	394	1 438	1 486	69	105	1 854	1 993
Pyrénées-Atlantiques	600	414	1 247	1 252	60	68	1 600	1 618
Hautes-Pyrénées	222	131	556	639	31	31	796	910
Pyrénées-Orientales	393	289	438	500	58	63	629	752
Bas-Rhin	1 026	709	2 056	2 001	101	122	2 667	2 694
Haut-Rhin	708	518	1 216	1 252	71	67	1 582	1 645
Rhône	1 579	1 402	3 319	3 543	122	131	4 534	4 771
Haute-Saône	230	96	339	291	52	44	494	416
Saône-et-Loire	545	323	1 093	1 159	93	112	1 519	1 599
Sarthe	530	313	1 052	985	93	90	1 399	1 307
Savoie	373	240	539	542	48	51	791	786
Haute-Savoie	632	441	995	941	110	95	1 357	1 296
Paris	2 125	2 155	10 046	10 129	67	93	11 954	11 960
Seine-Maritime	1 239	920	2 328	2 435	98	129	3 112	3 229
Seine-et-Marne	1 194	932	2 087	2 285	218	170	3 009	3 257
Yvelines	1 354	1 263	2 525	2 674	111	134	3 381	3 592
Deux-Sèvres	344	169	464	456	67	59	616	646
Somme	556	320	1 159	1 244	80	96	1 585	1 702
Tarn	343	213	687	741	68	90	933	998
Tarn-et-Garonne	206	100	621	619	49	50	818	883
Var	898	744	2 304	2 452	141	154	3 143	3 333
Vaucluse	500	377	1 043	1 020	105	91	1 425	1 404
Vendée	540	257	710	809	119	98	968	1 142
Vienne	399	211	817	782	64	82	1 115	1 083
Haute-Vienne	354	223	1 014	947	55	55	1 331	1 344
Vosges	381	258	671	708	73	68	979	975
Yonne	333	147	662	608	71	78	976	904
Territoire-de-Belfort	137	108	387	201	14	17	487	276
Essonne	1 134	1 077	2 298	2 230	98	94	3 097	3 062
Hauts-de-Seine	1 429	1 408	3 178	3 324	42	44	3 790	3 966
Seine-Saint-Denis	1 383	1 415	3 367	3 669	50	55	4 054	4 488
Val-de-Marne	1 227	1 238	2 851	2 637	57	46	3 542	3 241
Val-d'Oise	1 105	1 043	1 601	1 689	68	58	2 155	2 249
Total métropole	58 518	42 625	121 223	124 524	7 643	8 029	162 117	167 572

1. Source : INSEE – Populations légales sans doubles comptes au recensement de mars 1999

2. Source : INSEE – Population des « communes urbaines » au sens défini par l'INSEE (actualisation 1994 du recensement 1990)

ÉVOLUTION DES ACCIDENTS EN 2000 PAR RAPPORT À 1999

Les évolutions de chaque département ont fait l'objet d'un test statistique permettant de déterminer si les écarts à l'évolution nationale sont ou non significatifs. L'outil utilisé pour le traitement des données est le logiciel METODS, développé par le SETRA et le CETE du Sud-Ouest.



Ardèche (07), Aube (10), Calvados (14), Côtes-d'Armor (22), Loir-et-Cher (41), Lot (46) et Lot-et-Garonne (47) sont les départements pour lesquels l'évolution favorable du nombre d'accidents corporels est la plus marquée (baisse > 16 % ; – 16,1 % pour les Côtes-d'Armor).

Gers (32), Loire (42), Haute-Saône (70) et Territoire de Belfort (90) se démarquent cette année avec les augmentations les plus prononcées (hausse > 10 %).

Parmi les 59 départements dont les résultats sont proches de l'évolution nationale (écarts non significatifs), une baisse du nombre d'accidents corporels est observée pour 44 d'entre eux ; le département de l'Indre (36) présentant une stabilité absolue.

En 2000, en excluant le département de l'Indre, sur 95 départements, il est enregistré, par rapport à 1999 une baisse du nombre des accidents corporels pour 63 départements (66 en 1999 ; 52 en 1998 et 44 en 1997).

L'insécurité routière dans les départements d'outre-mer

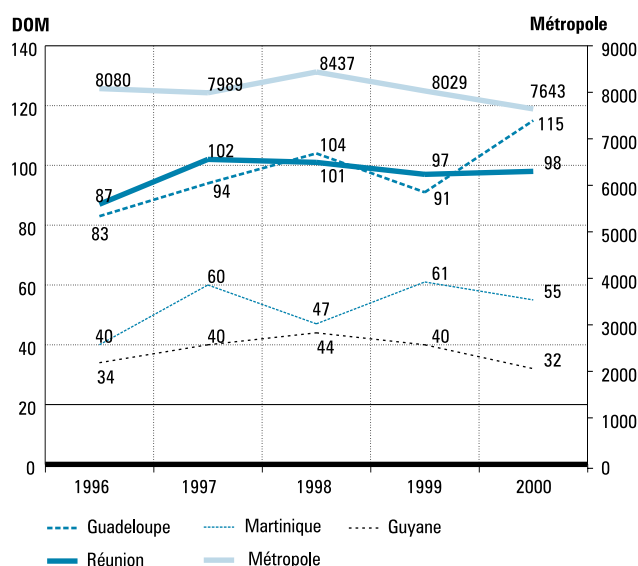
ÉVOLUTION DU NOMBRE D'ACCIDENTS ET DE VICTIMES EN 2000 PAR RAPPORT À 1999

		Accidents corporels	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 accidents corporels)
Guadeloupe Résultats provisoires	Année 2000	698	115	354	688	1042	16,5
	Année 1999	816	91	417	736	1153	11,2
	Différence	- 118	+ 24	- 63	- 48	- 111	
	Évolution	- 16,9 %	+ 20,9 %	- 17,8 %	- 7,0 %	- 10,7 %	
Martinique Résultats provisoires	Année 2000	669	55	227	780	1007	8,2
	Année 1999	652	61	306	695	1001	9,4
	Différence	+ 17	- 6	- 79	+ 85	+ 6	
	Évolution	+ 2,5 %	- 10,9 %	- 34,8 %	+ 10,9 %	+ 0,6 %	
Guyane	Année 2000	740	32	116	854	970	4,3
	Année 1999	828	40	114	944	1058	4,8
	Différence	- 88	- 8	+ 2	- 90	- 88	
	Évolution	- 11,9 %	- 25,0 %	+ 1,7 %	- 10,5 %	- 9,1 %	
Réunion	Année 2000	775	98	244	763	1007	12,6
	Année 1999	804	97	334	757	1091	12,1
	Différence	- 29	+ 1	- 90	+ 6	- 84	
	Évolution	- 3,7 %	+ 1,0 %	- 36,9 %	+ 0,8 %	- 8,3 %	

* Les évolutions en % calculées sur des chiffres inférieurs à 100 sont à considérer avec précaution

Source : direction départementale de l'équipement

Évolution du nombre de tués (1999-2000)



Évolution du nombre d'accidents corporels

Par rapport à l'évolution nationale (- 2,7 %), le test statistique appliqué aux départements d'Outre-mer montre que :

- la baisse en Guadeloupe (- 16,9 %) est très significativement favorable ;
- l'augmentation en Martinique (+ 2,5 %) est non significative ;
- la baisse (- 11 %) est significativement favorable en Guyane ;
- la baisse à la Réunion (- 3,7 %) est non significative.

Évolution du nombre de tués (1996-2000)

On peut constater que sur la période étudiée c'est l'année 1997 qui marque dans les DOM une rupture. Par rapport à 1996, on observe en effet une augmentation assez sensible du nombre de tués qui (sauf en Martinique) reste au cours des années 1998 et 1999 à un niveau sensiblement équivalent.

L'année 2000 marque des résultats contrastés selon les départements. On note par rapport à 1999 :

- une sensible amélioration en Guyane, le résultat étant le meilleur de la série ;

- une légère baisse en Martinique ;
- une stagnation à la Réunion ;
- une dégradation en Guadeloupe, le nombre de tués en 2000 étant le plus élevé de la série.

LES RISQUES PAR RAPPORT À LA POPULATION

Taux pour 100 000 habitants	Guadeloupe *	Martinique *	Guyane	Réunion	Métropole
Population ¹	422 496	381 427	157 213	706 300	58 518 395
Taux d'accidents	165	175	471	110	207
Taux de tués	27	14	20	14	13
Taux de blessés graves	84	60	74	35	47
Taux de blessés légers	163	204	543	108	230

1. Source : INSEE 2000 – Population légale sans doubles comptes au recensement de mars de 1999
* résultats provisoires

Par rapport à la métropole, le risque d'être impliqué dans un accident de la route est assez proche pour les départements de la Martinique et de la Guadeloupe ; il est en revanche nettement plus faible à la Réunion et plus fort en Guyane.

En ce qui concerne les tués, c'est en Martinique et à la Réunion que les résultats sont proches de ceux de la métropole ; le taux étant tout particulièrement élevé en Guadeloupe (+ 14 points) et Guyane (+ 7 points).

Pour la catégorie des blessés graves, on relève (excepté à la Réunion avec un écart de – 12 points par rapport à la métropole) un taux particulièrement élevé dans les autres départements ; le risque le plus fort étant observé en Guadeloupe.

Les résultats relatifs à la catégorie des blessés légers montrent que dans les DOM c'est en Guyane et à la Martinique que les accidents occasionnent davantage de victimes légèrement blessées.

LES VICTIMES GRAVES PAR CLASSES D'ÂGE

(La répartition établie en pourcentage concerne le cumul des victimes tuées et gravement blessées.)

	Guadeloupe *	Martinique *	Guyane *	Réunion	Métropole
0-14 ans	6,1	9,7	14,1	7,6	6,4
15-24 ans	27,6	22,6	29,7	25,4	29,2
25-44 ans	44,1	43,8	35,2	41,2	33,1
45-64 ans	13,3	12,4	14,8	15,5	16,7
65 ans et plus	6,6	8,3	3,1	5,8	12,6
Indéterminé	2,3	3,2	3,1	4,4	2,0
Ensemble	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Source DOM : direction départementale de l'équipement
* résultats provisoires

Dans les DOM, tout comme en métropole, on relève que la plus forte implication concerne la classe des 25-44 ans ; vient ensuite celle des 15-24 ans suivie par celle des 45-64 ans.

En règle générale, on observe ensuite par rapport à la métropole un basculement entre la classe des 0-14 ans et celle des 65 ans et plus qui est à rapprocher de la structure démographique des populations respectives.

Le poids de la démographie explique en partie le fait que la part des victimes graves de 25-44 ans est dans l'ensemble plus forte qu'en métropole.

Cependant ce phénomène est nettement moins marqué en Guyane : 2 points de différence avec la métropole contre près de plus de 10 points d'écart pour les trois autres départements.

On peut également souligner que les 0-14 ans sont, sauf en Guadeloupe, particulièrement concernés et principalement en Guyane (victimes graves : + 8 points).

LES VICTIMES GRAVES PAR CATÉGORIES D'USAGERS

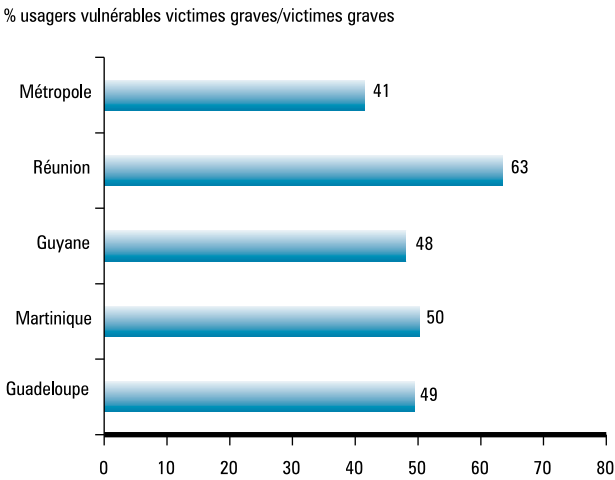
(La répartition établie en pourcentage concerne le cumul des victimes tuées et gravement blessées.)

	Guadeloupe *	Martinique *	Guyane *	Réunion	Métropole
Piétons	12,8	18,9	4,1	26,3	12,3
Cyclistes	3,1	0,5	2,0	5,8	3,7
Cyclomotoristes	16,3	8,8	33,1	15,8	11,5
Motocyclistes	17,3	22,1	8,8	15,5	13,9
Usagers de voitures de tourisme	46,4	48,8	51,4	35,7	55,7
Autres usagers	4,1	0,9	0,7	0,9	2,8
Ensemble	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

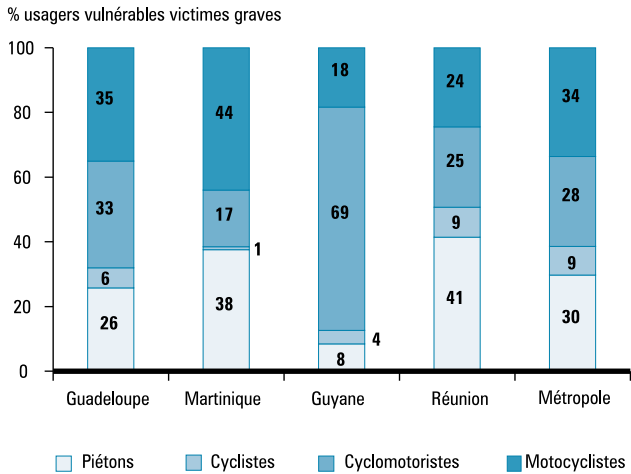
Source DOM : direction départementale de l'équipement
* résultats provisoires

Dans les DOM, a contrario de la métropole, ce sont les usagers vulnérables (piétons, cyclistes, cyclomotoristes et motocyclistes) qui représentent la part la plus importante des victimes graves (53,8 % contre 41,5 %). Sur l'ensemble des DOM, c'est à la Réunion et en Guadeloupe que les cyclistes sont les plus concernés.

Sur l'ensemble des victimes graves, la part des usagers vulnérables se répartit comme suit :



Répartition par catégories d'usagers (poids en %)



Les résultats détaillés (graphique de la répartition par catégorie d'usagers) montrent que sur l'ensemble des usagers vulnérables victimes graves :

- les piétons sont particulièrement concernés à la Réunion et en Martinique ;
- la catégorie des cyclomotoristes est tout particulièrement sur-représentée en Guyane ;
- c'est en Martinique que les motocyclistes sont le plus fortement impliqués.

ÉLÉMENTS DE COMPARAISON AVEC LES DÉPARTEMENTS MÉTROPOLITAINS

Pour comparer les départements métropolitains entre eux, des indicateurs d'accidentologie locale tenant compte du trafic sur les différents réseaux sont en cours de réalisation.

Cette étude montre l'importance du caractère urbain des départements sur les résultats de sécurité routière.

Dans la mesure où nous ne disposons pas de données sur le trafic pour les DOM, nous avons essayé de voir comment les résultats des DOM, en termes de tués par habitants (colonne B), se situaient par rapport à des départements dont le poids des tués dans les agglomérations de plus de 5 000 habitants était similaire à celui des DOM (colonne A). On soulignera que pour les DOM, cet indicateur est calculé sur les années 1997 à 1999 et sur les années 1995 à 1999 en métropole.

Dans le tableau ci-contre où les DOM ont été intégrés, ont été reportés seulement les départements métropolitains dont les valeurs de l'indicateur A s'approchaient le plus de celles observées pour chacun des DOM.

COMMENTAIRES

Par rapport au groupe de départements métropolitains qui présentent des résultats similaires en ce qui concerne l'indicateur relatif au milieu urbain, on constate que le taux de tués rapporté à la population se situe pour chacun des DOM à un niveau acceptable.

On peut en effet relever que pour chacun des DOM, il existe au moins un département métropolitain dont les résultats sont moins favorables.

Compte tenu du caractère plus ou moins urbanisé des DOM, les résultats sont plus favorables en Martinique et moins favorables en Guadeloupe.

Tableau des résultats

	A	B
(...)		
Ardennes	11,50	13,45
Calvados	13,32	12,81
Creuse	13,40	22,58
Tarn-et-Garonne	13,54	23,79
Charente-Maritime	14,06	16,16
Guyane	14,29	20
Marne	14,31	15,93
Saône-et-Loire	14,38	17,06
Vienne	14,86	16,04
Haute-Savoie	14,95	17,41
(...)		
Côte d'Or	17,39	20,51
Haut-Rhin	17,41	10,03
Finistère	17,46	11,15
Martinique	17,83	14
Gard	18,02	21,03
Loire-Atlantique	18,57	13,76
Meurthe-et-Moselle	18,70	12,04
(...)		
Vaucluse	22,97	21,00
Pas-de-Calais	23,20	12,14
Corse-du-Sud	24,07	18,49
Guadeloupe	24,18	20
Hérault	25,26	16,85
Gironde	25,56	14,69
Seine-Maritime	25,87	7,91
Loire	26,32	9,05
Yvelines	26,52	8,20
Réunion	29,45	14
Pyrénées-Atlantiques	30,05	10,00
Var	30,27	15,70
Essonne	30,52	8,64
Bouches-du-Rhône	30,90	12,09
(...)		

Lecture :

Colonne A : part des tués en % dans les agglomérations de plus de 5 000 habitants/total tués

Colonne B : taux de tués pour 100 000 habitants en 2000

(population : source Insee 2000 – Population légale sans doubles comptes au recensement de mars 1999)

Répartition des accidents corporels et des victimes par régions

	Population totale ¹	Population urbaine ²	Accidents corporels		Tués		Blessés	
	(en milliers)		2000	1999	2000	1999	2000	1999
Nord-Pas-de-Calais	3 997	3 424	5 102	5 237	355	341	6 852	7 110
Picardie	1 857	1 123	3 095	3 301	324	335	4 410	4 773
Île-de-France	10 952	10 531	27 953	28 637	711	694	34 982	35 835
Centre	2 440	1 560	4 635	5 040	501	548	6 535	6 945
Haute-Normandie	1 780	1 204	3 260	3 414	195	229	4 470	4 700
Basse-Normandie	1 422	741	2 512	2 729	205	2 220	3 532	3 845
Bretagne	2 906	1 624	3 923	4 143	337	405	5 324	5 508
Pays de la Loire	3 222	1 956	5 710	5 719	505	498	7 518	7 674
Poitou-Charentes	1 640	826	2 974	2 946	286	302	4 039	4 055
Limousin	711	370	1 683	1 620	126	113	2 209	2 286
Aquitaine	2 908	1 874	6 571	6 870	457	518	8 946	9 500
Midi-Pyrénées	2 552	1 508	5 490	5 569	431	473	7 364	7 566
Champagne-Ardenne	1 342	838	2 152	2 242	226	210	2 889	3 083
Lorraine	2 310	1 643	4 481	4 562	344	313	6 208	6 209
Alsace	1 734	1 228	3 272	3 253	172	189	4 249	4 339
Franche-Comté	1 117	639	1 883	1 632	179	193	2 533	2 303
Bourgogne	1 610	918	3 407	3 305	312	329	4 758	4 614
Auvergne	1 309	766	2 753	2 835	184	218	3 646	3 854
Rhône-Alpes	5 645	4 180	10 280	10 399	697	728	14 347	14 524
Languedoc-Roussillon	2 296	1 600	4 277	4 395	417	472	6 138	6 321
Provence-Alpes-Côte-d'Azur	4 506	3 930	14 645	15 483	622	657	19 342	20 674
Corse	260	145	1 165	1 193	57	44	1 826	1 854
Total métropole	58 518	42 625	121 223	124 524	7 643	8 029	162 117	167 572

1. Source : INSEE – Populations légales sans doubles comptes au recensement de mars 1999

2. Source : INSEE – Population des « communes urbaines » au sens défini par l'INSEE (actualisation 1994 du recensement 1990)

Les comparaisons départementales et régionales doivent être faites avec prudence ; voir à ce propos les remarques préalables au domaine international.

ÉVOLUTION DU NOMBRE D'ACCIDENTS CORPORELS

Pour les trois régions dont l'évolution du nombre d'accidents corporels est significativement moins bonne que celle de la métropole, l'année 2000 marque une inversion de tendance en Bourgogne et Franche-Comté ; en Limousin, ce résultat confirme l'évolution 1999/1998 observée sur les chiffres bruts.

Sur les trois régions pour lesquelles l'évolution du nombre d'accidents corporels est significativement meilleure que celle de la métropole, la région Centre consolide pour la troisième année consécutive la même tendance. En référence à l'évolution 1999/1998 sur les chiffres bruts, c'est en Languedoc-Roussillon une confirmation de la précédente orientation à la baisse et une inversion en Basse-Normandie.

En 2000, sur l'ensemble des 22 régions, on relève que 16 enregistrent une baisse du nombre d'accidents corporels (on en dénombrait 15 en 1999 et 1998 et 11 en 1997).

Moyenne nationale : – 2,7 %

Par rapport à l'évolution nationale, celle des régions présente une tendance :

 Très ou significativement favorable	 Non significative
 Très ou significativement défavorable	



3 | *Les usagers*

Mesure des vitesses

Les mesures de vitesse exploitées pour ce bilan sont issues de sondages effectués pour le compte de la Direction de la sécurité et de la circulation routières par des enquêteurs d'une société d'études spécialisée, sur des routes droites, planes, sans perturbation de trafic, sans carrefour ni feux sur au moins un kilomètre avant et après le point de mesure. En traversées de petites agglomérations et dans les agglomérations moyennes de 50 000 à 100 000 habitants, cette dernière contrainte est ramenée à quelques centaines de mètres. Ainsi, lorsque les tableaux mentionnent les termes « vitesse moyenne », il s'agit en fait d'une vitesse moyenne calculée à partir des relevés réalisés dans certaines conditions de circulation, et non d'une vitesse moyenne pratiquée sur le réseau considéré : c'est une vitesse moyenne dite « libre », caractérisant alors le niveau de sécurité désiré et non un temps de parcours réel du conducteur au volant.

Sur les routes nationales et départementales et en agglomérations, les relevés de vitesse sont réalisés à l'aide de ci-

némomètres (radars mesta 208) placés dans le coffre des véhicules banalisés des enquêteurs stationnant sur le bord de la chaussée. Sur autoroutes, les mesures sont réalisées en positionnant le cinémomètre sous la rambarde d'un pont surplombant l'autoroute.

Attention !

En 1996, la périodicité des mesures de vitesse en rase campagne, de jour, a été modifiée. Ces mesures auparavant bimestrielles, sont désormais effectuées tous les quatre mois.

Ce changement a entraîné une légère réorganisation du planning des enquêtes et certains sites ont été observés à des périodes différentes des périodes retenues jusqu'en 1995. Par conséquent, certaines évolutions dans les vitesses moyennes peuvent être dues à ce changement de panel de points-période.

Vitesses pratiquées de jour par les voitures de tourisme

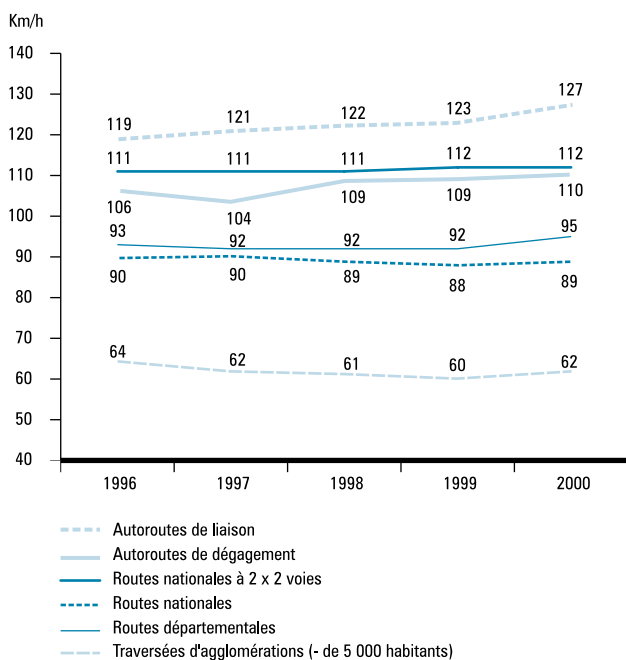
	1996	1997	1998	1999	2000	2000 intempéries
Autoroutes de liaison ¹ (130 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	119	121	122	123	127	123
% de dépassement de la vitesse limite	30	35	40	41	52	65
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	15	20	22	23	32	43
Autoroutes de dégagement ² (110 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	106	104	109	109	110	108
% de dépassement de la vitesse limite	44	42	53	51	54	55
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	24	23	32	31	33	35
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées (110 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	111	111	111	112	112	113
% de dépassement de la vitesse limite	57	54	53	60	56	64
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	34	30	31	37	35	43
Routes nationales (90 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	90	90	89	88	89	89
% de dépassement de la vitesse limite	56	50	50	48	52	61
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	31	26	27	26	28	36
Routes départementales à grande circulation (90 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	93	92	92	92	95	99
% de dépassement de la vitesse limite	62	55	56	59	61	73
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	37	31	32	33	38	49
Traversées d'agglomérations (– 5 000 habitants) par RN (50 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	64	62	61	60	62	62
% de dépassement de la vitesse limite	85	82	81	79	82	81
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	58	53	51	49	53	54
Traversées d'agglomérations (20 000 à 100 000 habitants) par artères en agglomération (50 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	52	51	50	51	52	58
% de dépassement de la vitesse limite	55	51	51	50	54	67
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	25	23	21	23	25	33
Traversées d'agglomérations (20 000 à 100 000 habitants) par voies d'entrée en agglomération (50 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	63	62	62	61	59	57
% de dépassement de la vitesse limite	85	84	84	81	80	79
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	56	55	54	49	43	32

1. Autoroutes généralement concédées et surveillées par la gendarmerie nationale.

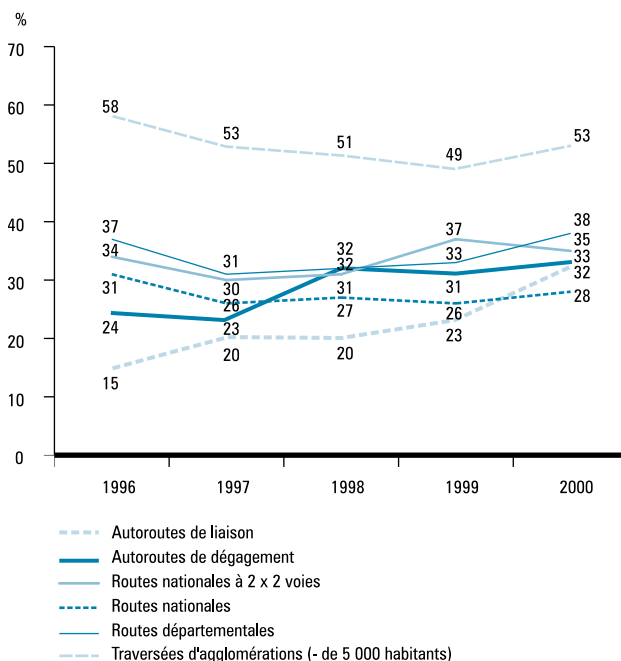
2. Autoroutes généralement non concédées et surveillées par les compagnies républicaines de sécurité.

Les nombres en gras correspondent aux valeurs les plus élevées de la série et les nombres en italiques aux valeurs les plus faibles

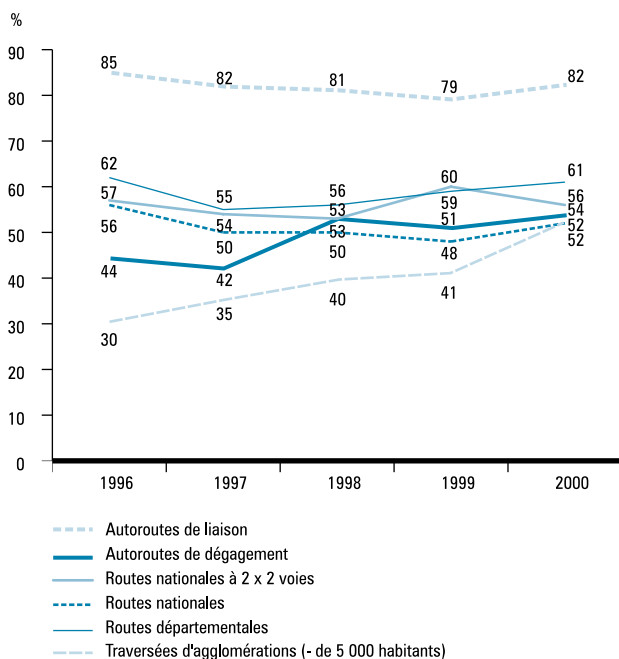
Vitesses moyennes pratiquées de jour



Pourcentage de dépassement de la vitesse limitée + 10 km/h



Pourcentage de dépassement de la vitesse limite



Globalement, de jour, en 2000, en gardant à l'esprit les limites de comparaisons avec les chiffres des années antérieures (cf. encadré), les vitesses pratiquées par les voitures de tourisme sont restées stables sur l'ensemble du réseau, excepté sur autoroutes de liaison et sur routes départementales où elles se sont sensiblement détériorées. Pour les autres réseaux, aucune variation ne dépasse 2 km/h par rapport à 1999. Les pourcentages de dépassement de la vitesse autorisée subissent en revanche une hausse généralisée, parfois importante, sur l'ensemble du réseau sauf sur les routes nationales à 2 x 2 voies et dans les traversées d'agglomérations par voies d'entrée/sortie. Il convient de souligner de plus que ces mauvais résultats font suite à

des hausses sensibles déjà observées en 1999. Quel que soit le type de réseau, c'est désormais plus de la moitié des automobilistes qui est en infraction.

Par ailleurs, on constate que la vitesse moyenne se situe toujours très au-dessus de la vitesse réglementaire sur le réseau urbain (d'environ 10 km/h), excepté lors de la traversée des centres villes d'agglomérations importantes.

En ce qui concerne les taux de dépassement des vitesses limites autorisées en milieu urbain, on constate une dégradation au cours de l'an 2000, qui succède au léger progrès observé en 1999. On observe par ailleurs que ces taux se situent à des niveaux particulièrement élevés, notamment lors des entrées/sorties des agglomérations moyennes et de moins de 5 000 habitants, où 4 conducteurs sur 5 sont en infraction.

Nous avons isolé, d'autre part, les résultats des mesures réalisées dans des conditions météorologiques défavorables (pluie, neige, grêle, vent fort...). Ils sont présentés dans le tableau des vitesses dans la colonne « intempéries ». On constate que les vitesses moyennes pratiquées ne sont pas dans bien des cas inférieures et sont mêmes parfois supérieures aux moyennes pratiquées dans des conditions météorologiques plus favorables, sauf sur le réseau autoroutier permettant une vitesse élevée. L'influence des conditions météorologiques en milieu urbain est évidemment moins sensible.

Sans que l'on soit certain que chacune des conditions de mesure ait nécessité l'abaissement de la limitation de vitesse de 20 ou 10 km/h (voire plus, dans le cas du brouillard) selon les réseaux de rase campagne, on a calculé les taux de dépassement des seuils de vitesse limite (+1 km/h et +10 km/h) avec les limitations réglementaires par temps de pluie. On constate alors que l'infractionnisme sous intempéries est généralement plus important que l'infractionnisme sans intempéries. Les seules exceptions concernent le milieu urbain.

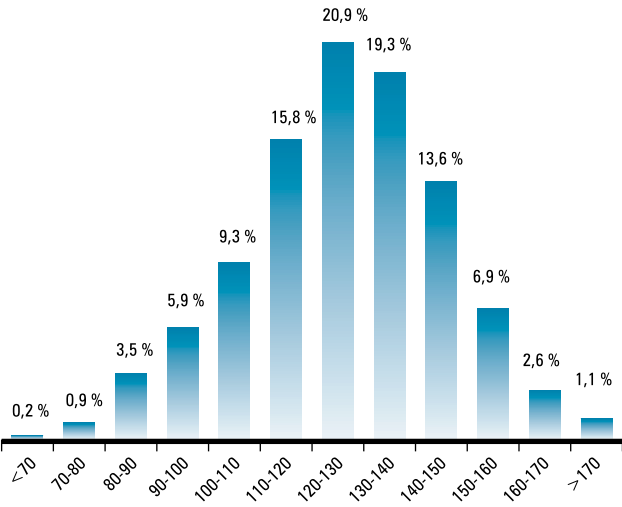
Les histogrammes des vitesses de jour précisent la répartition par classes des vitesses des voitures de tourisme en montrant notamment la classe modale et le pourcentage des voitures dépassant des seuils excessifs de vitesse. Le tableau suivant synthétise l'information :

Vitesse de jour	Mode	+ 20 km/h	+ 30 km/h
Autoroutes de liaison	110-130 km/h	10,6 %	3,7 %
Autoroutes de dégagement	100-110 km/h	14,8 %	5,6 %
Routes nationales à 2 x 2 voies	100-120 km/h	15,6 %	5,9 %
Routes nationales à 2 ou 3 voies	80-90 km/h	9,4 %	3,4 %
Routes départementales à grande circulation	80-100 km/h	16,5 %	7,5 %
Routes nationales en traversées d'agglomérations de moins de 5 000 habitants	50-60 km/h	23,3 %	7,4 %
Artères en centre ville dans les agglomérations moyennes	40-50 km/h	7,0 %	1,2 %
Entrées/sorties dans les agglomérations moyennes	60-70 km/h	13,3 %	3,0 %

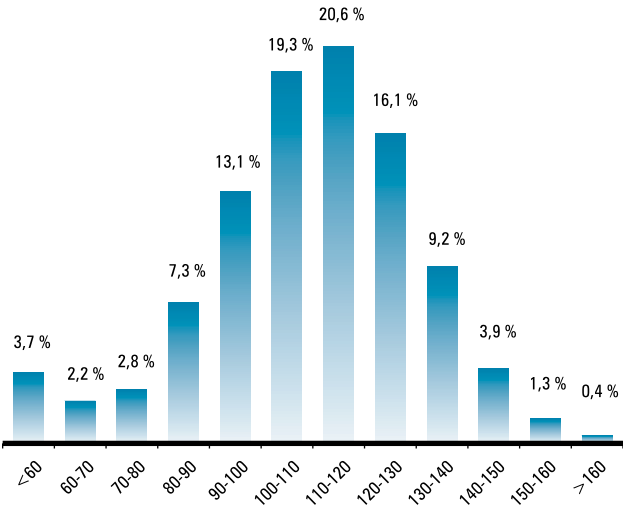
Si le niveau des vitesses moyennes est explicatif de l'insécurité constatée sur le réseau routier, la dispersion des vitesses, c'est-à-dire les différences de vitesses entre les usagers, est également un facteur d'insécurité. Si on choisit comme indicateur de dispersion l'écart type des vitesses, on constate que 70 % des voitures de tourisme roulent entre 100 et 140 km/h sur autoroutes de liaison, entre 90 et 130 km/h sur autoroutes de dégagement, entre 95 et 130 km/h sur routes nationales à 2x2 voies, et entre 75 et 105 km/h sur les autres routes nationales et les routes départementales. Les autres 30 % des usagers roulent à des vitesses extrêmes, soit trop basses, soit trop élevées.

Vitesses pratiquées par les voitures de tourisme

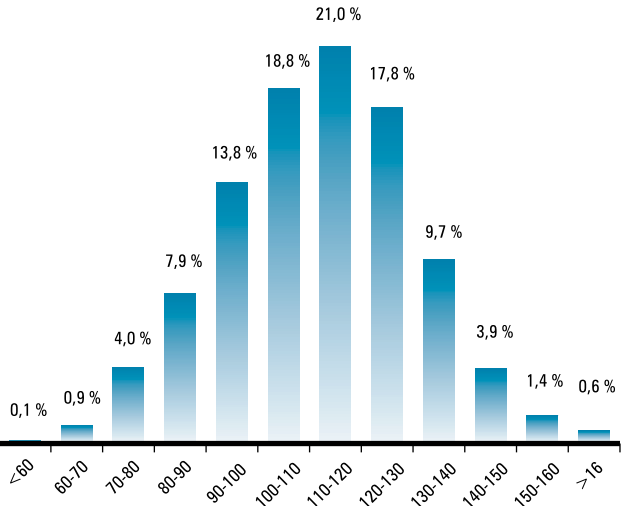
Autoroutes de liaison



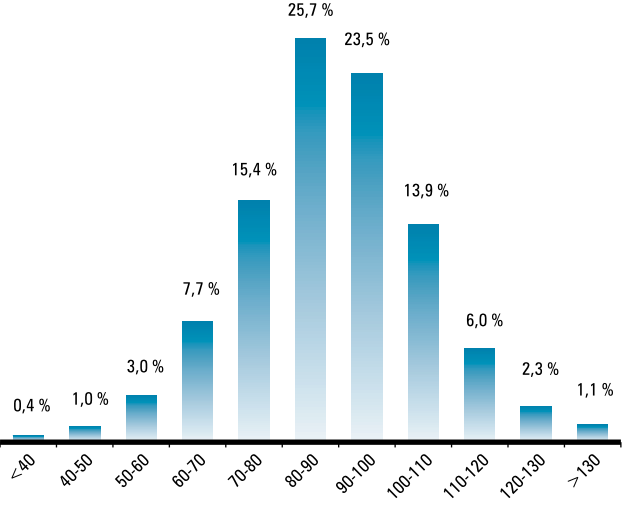
Autoroutes de dégagement



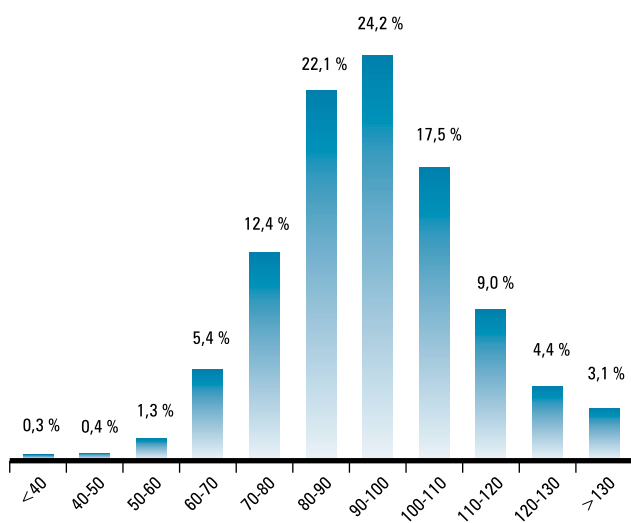
Routes nationales à 2 x 2 voies



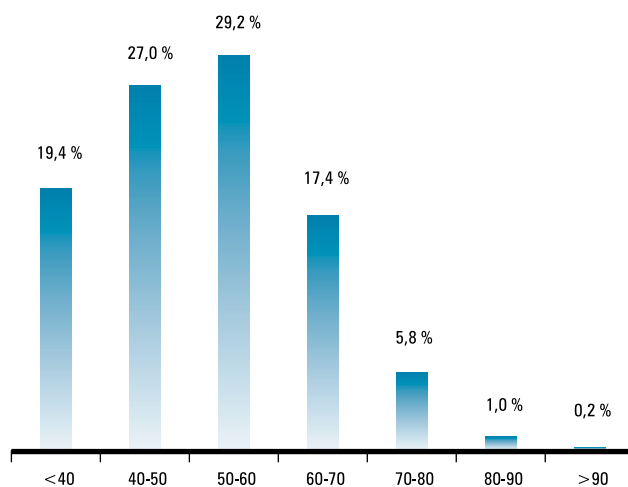
Routes nationales à 2 ou 3 voies



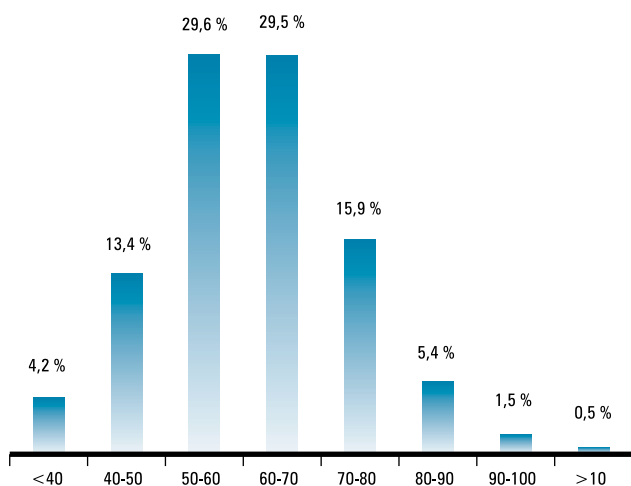
Routes départementales à grande circulation



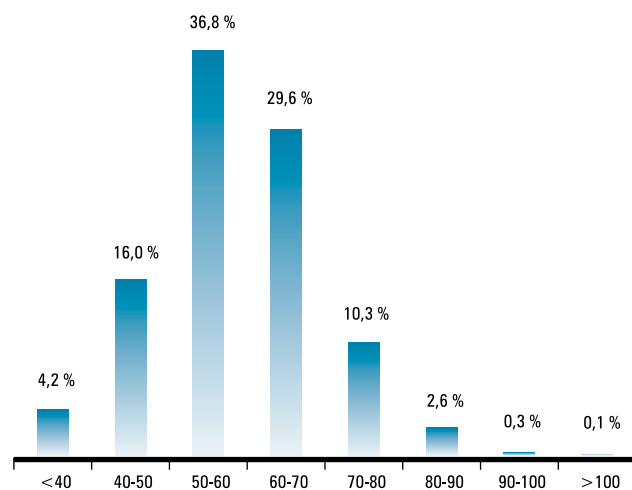
Artères du centre ville dans les agglomérations moyennes



Routes nationales en traversées d'agglomérations de moins de 5000 habitants



Entrées/sorties des agglomérations moyennes



Vitesses pratiquées de nuit par les voitures de tourisme

	1996	1997	1998	1999	2000
Autoroutes de liaison ¹ (130 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	120	116	120	115	121
% de dépassement de la vitesse limite	32	39	40	28	38
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	19	28	27	15	25
Autoroutes de dégagement ² (110 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	116	<i>111</i>	114	112	117
% de dépassement de la vitesse limite	60	55	56	57	61
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	39	35	37	36	41
Routes nationales à 2 ou 3 voies (90 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	97	96	97	96	96
% de dépassement de la vitesse limite	66	63	64	67	65
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	43	39	40	36	37
Traversées d'agglomérations (– 5 000 habitants) par RN (50 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	70	68	69	68	65
% de dépassement de la vitesse limite	89	89	91	89	84
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	67	68	67	68	59
Traversées d'agglomérations (20 000 à 100 000 habitants) par artères en agglomération (50 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	61	61	60	57	59
% de dépassement de la vitesse limite	80	79	78	66	80
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	48	49	44	36	39
Traversées d'agglomérations (20 000 à 100 000 habitants) par voies d'entrée en agglomération (50 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	67	71	69	65	65
% de dépassement de la vitesse limite	87	93	92	88	84
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/	69	74	69	59	57

1. Autoroutes généralement concédées et surveillées par la gendarmerie nationale.

2. Autoroutes généralement non concédées et surveillées par les compagnies républicaines de sécurité.

Les nombres en gras correspondent aux valeurs les plus élevées de la série et les nombres en italiques aux valeurs les plus faibles

Par rapport à l'année précédente, les vitesses moyennes relevées la nuit en 2000 sont en hausse sensible sur le réseau autoroutier, mais en retrait lors des traversées d'agglomérations par les routes nationales. On observe, sur une période de cinq ans des vitesses moyennes moins élevées en agglomération. De nuit, excepté sur autoroutes de

liaison, les vitesses moyennes pratiquées et les taux de dépassement de la vitesse réglementaire sont sensiblement supérieurs aux vitesses et aux taux de dépassement constatés le jour. Ce constat peut expliquer, entre autres, que le risque d'accident soit supérieur la nuit. La dispersion des vitesses autour de la moyenne est légèrement supérieure la nuit que le jour.

Vitesses pratiquées de jour par les poids lourds

DÉFINITION

Les enquêtes spécialisées pour les relevés de vitesses des poids lourds ne permettent pas d'avoir de bonnes indications pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes de PTAC la nuit. Par ailleurs, étant donné la complexité de la grille des limitations des vitesses des poids lourds en fonction des catégories de réseau routier, du PTAC et des catégories de poids lourds de plus de 3,5 tonnes depuis décembre 1992

(cf. tableau supra), les techniques de reconnaissance visuelle des poids lourds utilisées pour les mesures de vitesse ne permettent pas d'estimer correctement les vitesses moyennes et les taux de dépassement de la vitesse limite de chaque catégorie administrative de poids lourds spécifiée dans la grille. Cependant, nous pouvons classer les poids lourds selon une autre répartition (le nombre d'essieux) pour laquelle les mesures sont plus aisées.

RÈGLEMENTATION

Avant le 1 ^{er} décembre 1992	Transports de marchandises		Transports de matières dangereuses	Transports en commun
	de 10 t à 19 t	+ de 19 t	+ de 10 t	+ de 10 t
Autoroutes	90 km/h	80 km/h	80 km/h	90 km/h
Routes à grande circulation	80 km/h	80 km/h	60 km/h	90 km/h
Autres routes	80 km/h	60 km/h	60 km/h	90 km/h
Agglomérations	50 km/h	50 km/h	50 km/h	50 km/h

N.B. : pour les poids lourds de 3,5 à 10 tonnes, les limites de vitesse sont identiques à celles des véhicules légers.

Depuis le 1 ^{er} décembre 1992	Transports de marchandises			Transports de matières dangereuses		Transports en commun
	de 3,5 t à 12 t	+ de 12 t non articulés	+ de 12 t articulés	de 3,5 t à 12 t	+ de 12 t	+ de 10 t
Autoroutes	110 km/h	90 km/h	90 km/h	110 km/h	80 km/h	90 km/h ³
Routes prioritaires et signalées comme telles	80 km/h ¹	80 km/h	80 km/h	80 km/h ¹	60 km/h ²	90 km/h
Autres routes	80 km/h	80 km/h	60 km/h	80 km/h	60 km/h	90 km/h
Agglomérations	50 km/h	50 km/h	50 km/h	50 km/h	50 km/h	50 km/h

1. 100 km/h sur les routes à chaussées séparées uniquement.

2. 70 km/h si muni d'un freinage ABS.

3. 100 km/h si muni d'un freinage ABS.

LES VITESSES MOYENNES PRATIQUÉES DE JOUR PAR LES POIDS LOURDS DE DEUX ESSIEUX (EN KM/H)

	1996	1997	1998	1999	2000
Autoroutes de liaison ¹	87	90	92	93	95
Autoroutes de dégagement ²	81	80	85	85	87
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées	91	90	92	95	95
Routes nationales à 2 ou 3 voies	81	79	78	78	80
Routes départementales à grande circulation	81	80	80	80	84
Traversées d'agglomérations (– 5 000 habitants) par RN	61	58	57	56	57

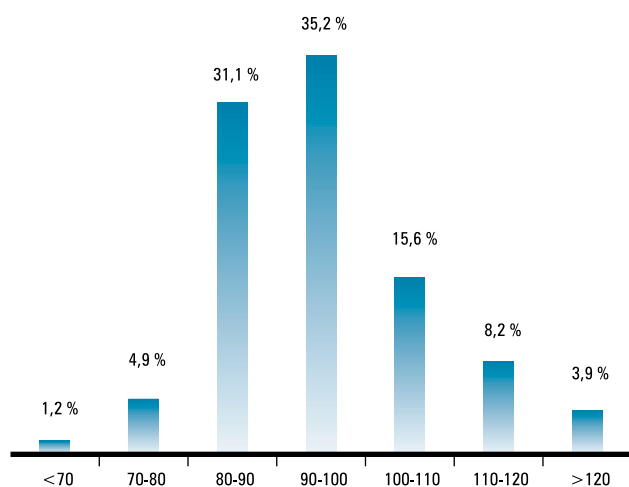
1. Autoroutes généralement concédées et surveillées par la gendarmerie nationale.

2. Autoroutes généralement non concédées et surveillées par les compagnies républicaines de sécurité.

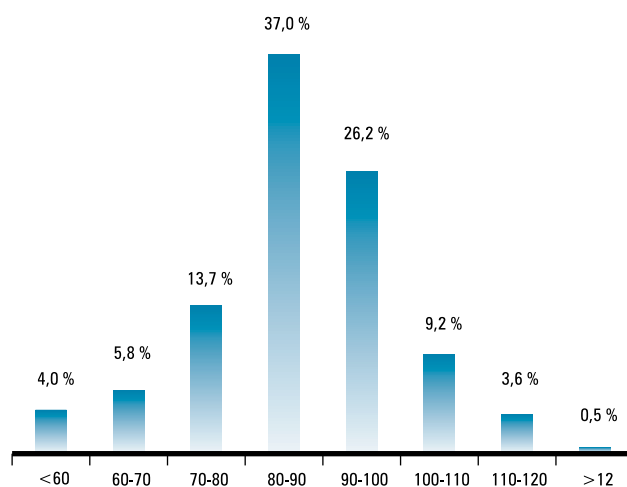
Les nombres en gras correspondent aux valeurs les plus élevées de la série et les nombres en italiques aux valeurs les plus faibles

Répartition par classes de vitesses des poids lourds de deux essieux

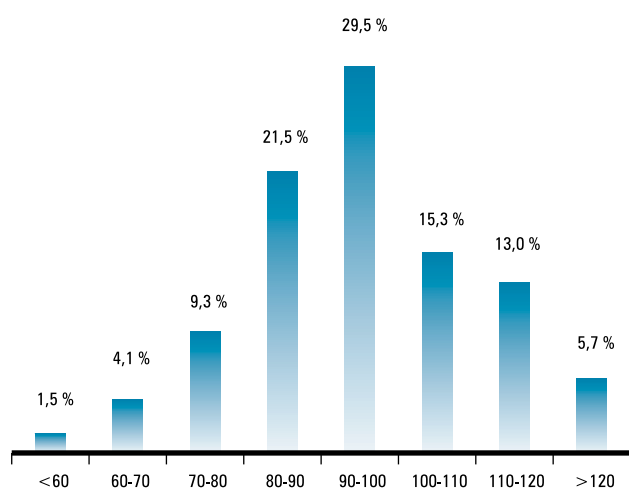
Autoroutes de liaison



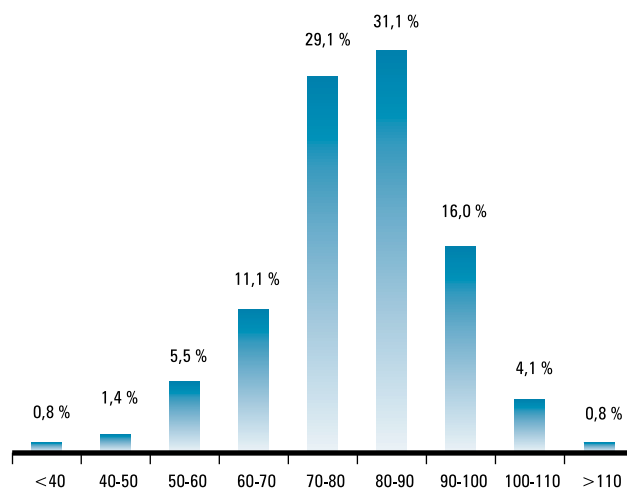
Autoroutes de dégagement



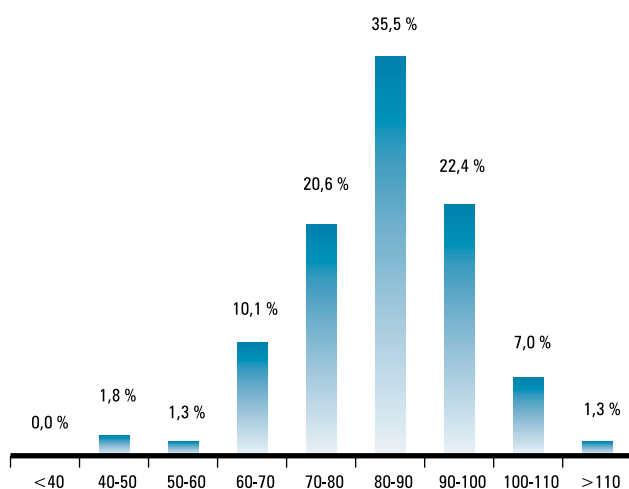
Routes nationales à 2 x 2 voies



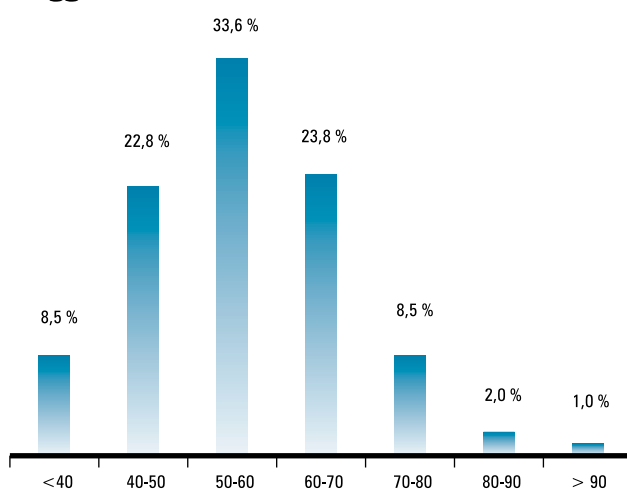
Routes nationales à 2 ou 3 voies



Routes départementales à grande circulation



Routes nationales en traversées d'agglomérations



LES VITESSES MOYENNES PRATIQUÉES DE JOUR PAR LES POIDS LOURDS DE TROIS ESSIEUX (EN KM/H)

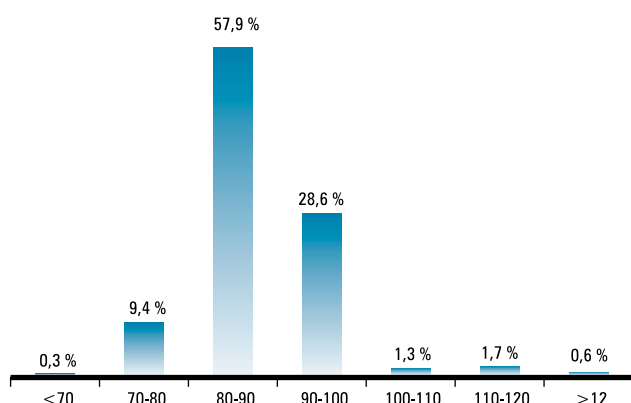
	1996	1997	1998	1999	2000
Autoroutes de liaison ¹	85	83	87	87	88
Autoroutes de dégagement ²	81	77	81	81	83
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées	85	86	87	89	88
Routes nationales à 2 ou 3 voies	77	79	80	80	79
Routes départementales à grande circulation	80	80	80	82	87
Traversées d'agglomérations (– 5 000 habitants) par RN	58	54	59	59	61

1. Autoroutes généralement concédées et surveillées par la gendarmerie nationale.

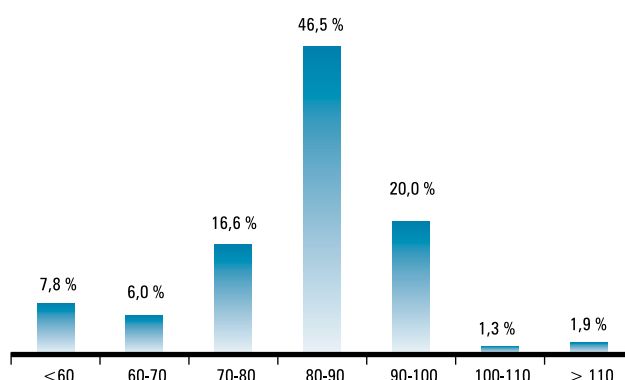
2. Autoroutes généralement non concédées et surveillées par les compagnies républicaines de sécurité.

Répartition par classes de vitesses des poids lourds de trois essieux

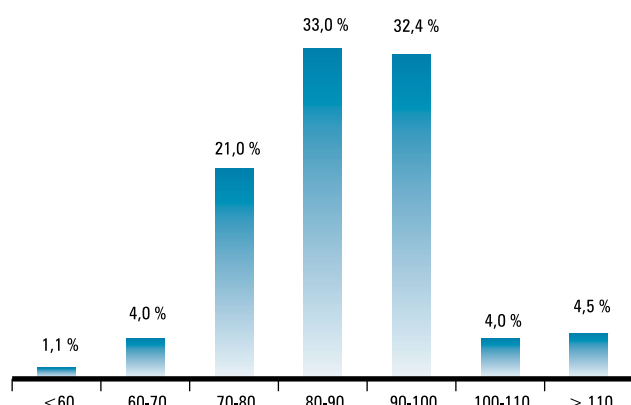
Autoroutes de liaison



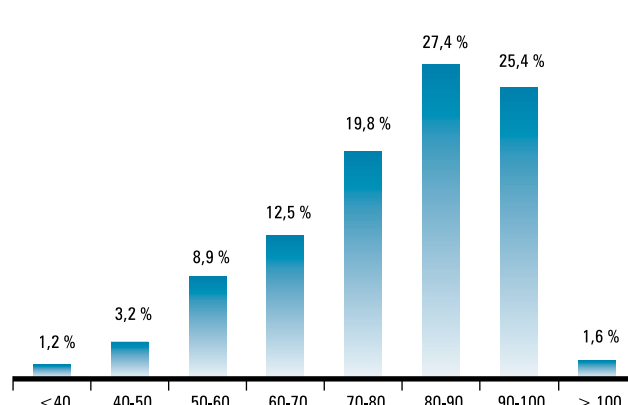
Autoroutes de dégagement



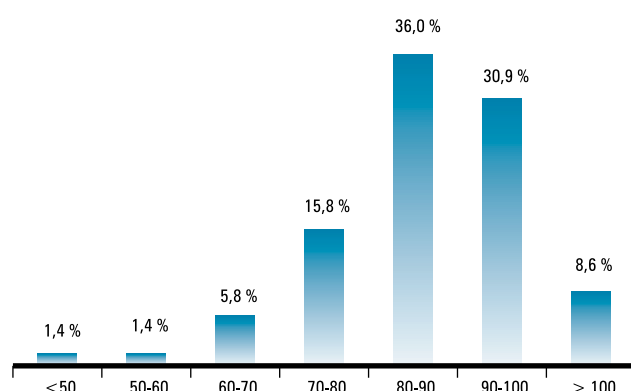
Routes nationales à 2 x 2 voies



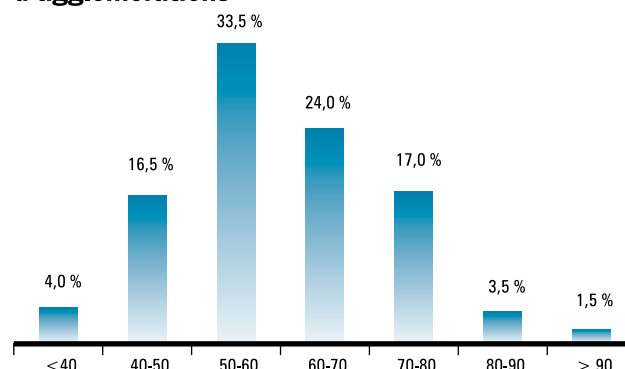
Routes nationales à 2 ou 3 voies



Routes départementales à grande circulation



Routes nationales en traversées d'agglomérations



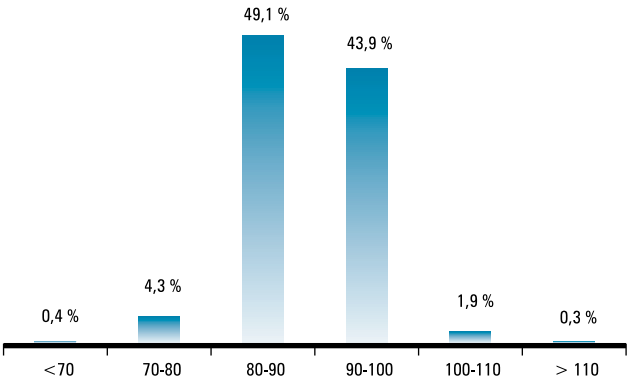
LES VITESSES MOYENNES PRATIQUÉES DE JOUR PAR LES POIDS LOURDS DE QUATRE ESSIEUX ET PLUS (EN KM/H)

	1996	1997	1998	1999	2000
Autoroutes de liaison ¹	84	85	89	88	90
Autoroutes de dégagement ²	81	81	84	85	86
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées	88	87	86	89	89
Routes nationales à 2 ou 3 voies	81	80	81	81	80
Routes départementales à grande circulation	81	81	80	82	86
Traversées d'agglomérations (– 5 000 habitants) par RN	61	59	60	58	60

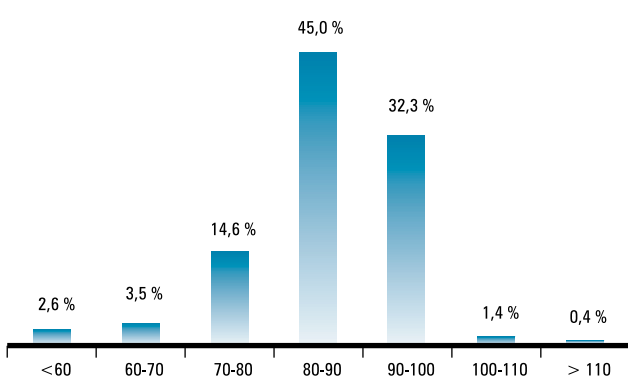
1. Autoroutes généralement concédées et surveillées par la gendarmerie nationale.
2. Autoroutes généralement non concédées et surveillées par les compagnies républicaines de sécurité.

Répartition par classes de vitesses des poids lourds de quatre essieux et plus

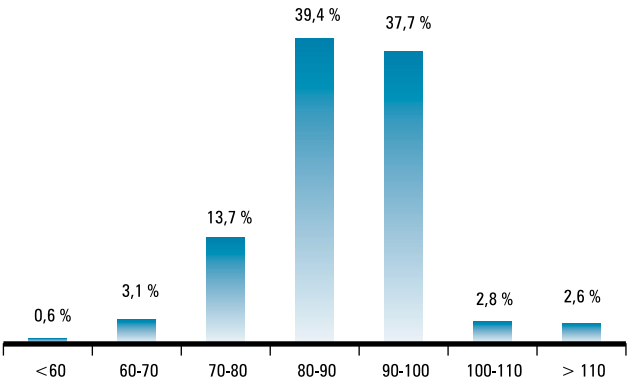
Autoroutes de liaison



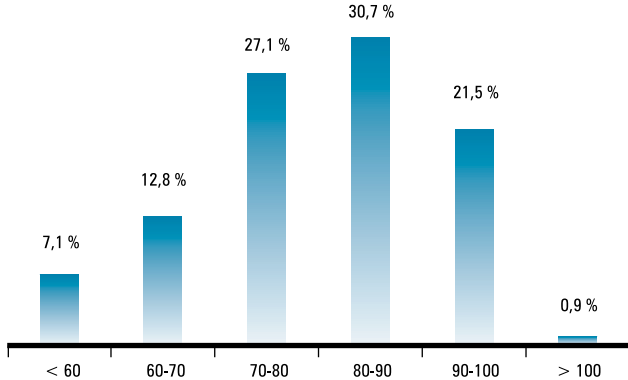
Autoroutes de dégagement



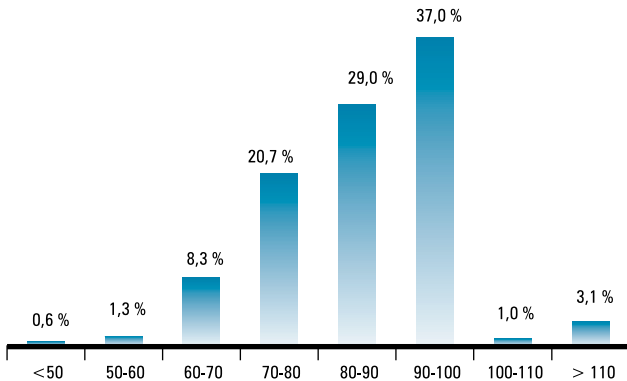
Routes nationales à 2 x 2 voies



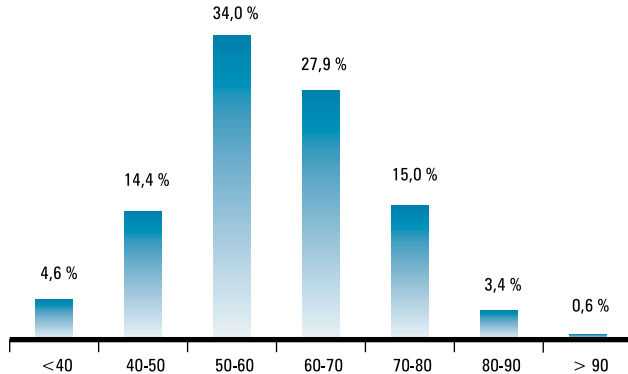
Routes nationales à 2 ou 3 voies



Routes départementales à grande circulation



Routes nationales en traversées d'agglomérations



LES VITESSES MOYENNES PRATIQUÉES DE JOUR PAR LES POIDS LOURDS TRANSPORTANT DES MATIÈRES DANGEREUSES (EN KM/H)

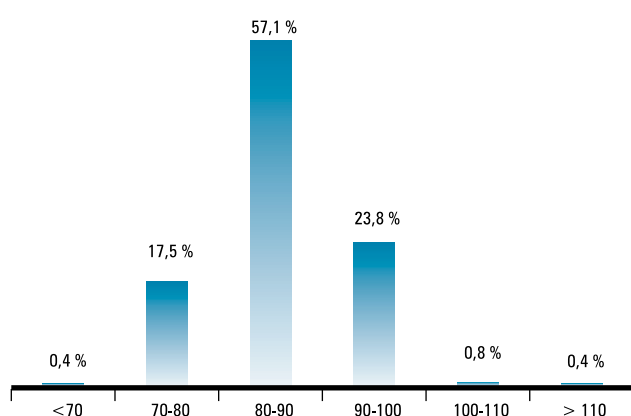
	1996	1997	1998	1999	2000
Autoroutes de liaison ¹	82	83	84	86	86
Autoroutes de dégagement ²	78	79	80	83	83
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées	80	80	80	84	84
Routes nationales à 2 ou 3 voies	75	76	76	74	74
Routes départementales à grande circulation	75	77	70	71	76
Traversées d'agglomérations (– 5 000 habitants) par RN	57	56	56	57	58

1. Autoroutes généralement concédées et surveillées par la gendarmerie nationale.

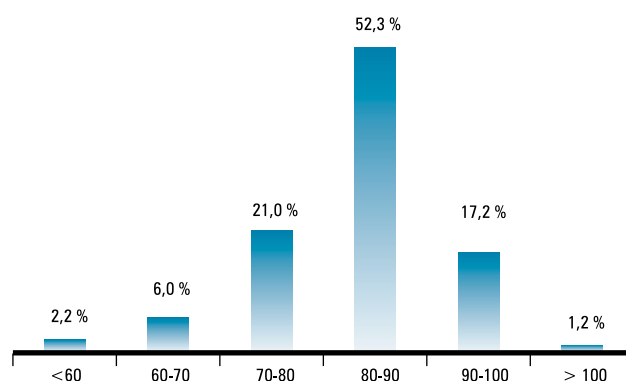
2. Autoroutes généralement non concédées et surveillées par les compagnies républicaines de sécurité.

Répartition par classes de vitesses des transports de matières dangereuses

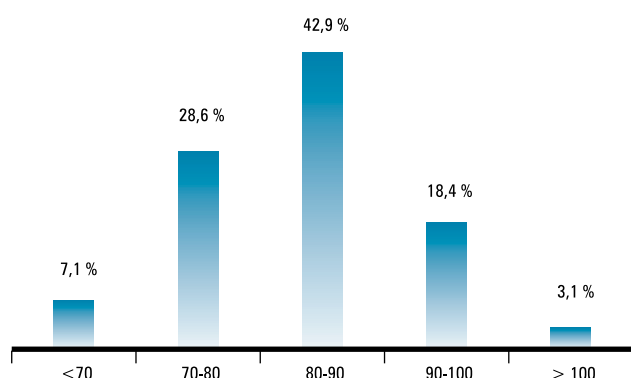
Autoroutes de liaison



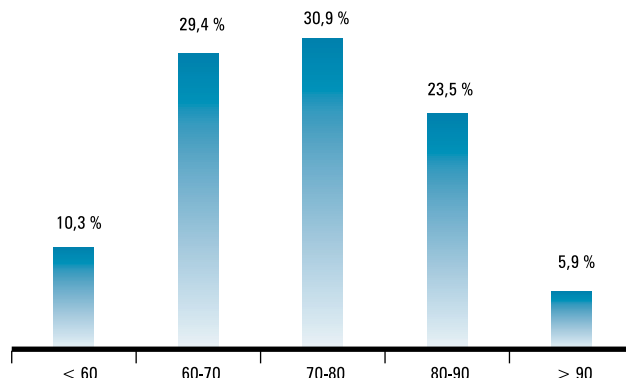
Autoroutes de dégagement



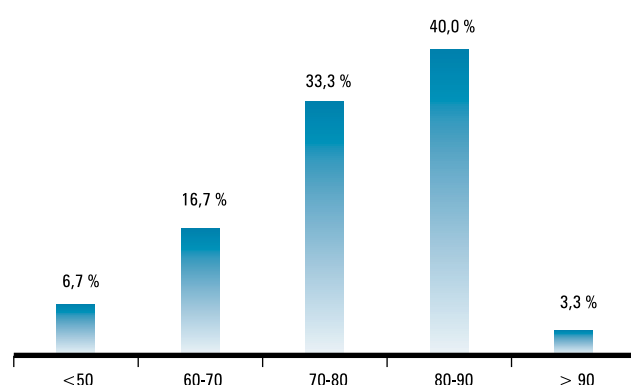
Routes nationales à 2 x 2 voies



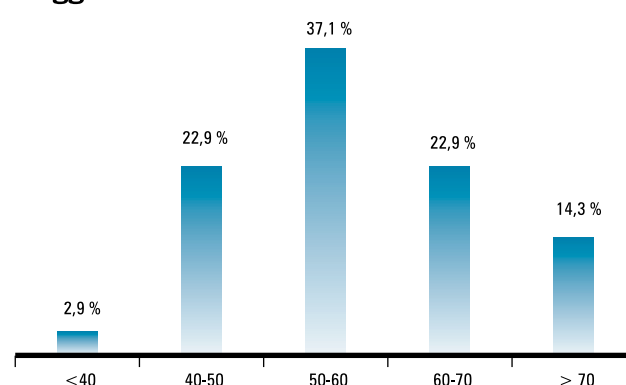
Routes nationales à 2 ou 3 voies



Routes départementales à grande circulation



Routes nationales en traversées d'agglomérations



COMMENTAIRES

Globalement, en 2000 par rapport à 1999, les vitesses moyennes pratiquées par les poids lourds se sont dégradées sur tous les types de réseaux, et ce, quel que soit le nombre d'essieux. C'est cependant sur les autoroutes que la hausse des vitesses moyennes est la plus sensible.

Étant donné la difficulté de repérage visuel de la catégorie administrative des poids lourds correspondant à la grille de limitation des vitesses, nous ne publions pas les taux de dépassement de la vitesse limite mesurés par enquête parce qu'ils n'ont guère de sens. Cependant les distribu-

tions des vitesses par couple véhicule lourd/réseau peuvent donner des informations sur la dispersion des vitesses des véhicules lourds autour de la moyenne de leurs vitesses. On observe aisément sur les graphiques des distributions de vitesses que celles-ci sont très resserrées autour de la moyenne et que, par conséquent, la dispersion est faible. En d'autres termes, les poids lourds d'une catégorie donnée roulent en grande majorité à la même vitesse.

Les nombres en gras correspondent aux valeurs les plus élevées de la série et les nombres en italiques aux valeurs les plus faibles.

Vitesses pratiquées de jour par les motocyclettes

	1996	1997	1998	1999	2000
Autoroutes de liaison ¹ (130 km/h) Vitesse moyenne (km/h) % de dépassement de la vitesse limite	129 40	125 43	132 57	130 50	132 60
Autoroutes de dégagement ² (110 km/h) Vitesse moyenne (km/h) % de dépassement de la vitesse limite	110 52	112 53	116 58	120 61	118 63
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées (110 km/h) Vitesse moyenne (km/h) % de dépassement de la vitesse limite	116 63	118 62	114 55	114 53	121 65
Routes nationales à 2 ou 3 voies (90 km/h) Vitesse moyenne (km/h) % de dépassement de la vitesse limite	104 78	104 75	102 71	103 71	103 76
Routes départementales à grande circulation (90 km/h) Vitesse moyenne (km/h) % de dépassement de la vitesse limite	109 74	106 84	106 72	103 64	97 65
Traversées d'agglomérations (- 5 000 habitants) par RN (50 km/h) Vitesse moyenne (km/h) % de dépassement de la vitesse limite	73 91	71 91	68 86	70 94	69 94

1. Autoroutes généralement concédées et surveillées par la gendarmerie nationale.

2. Autoroutes généralement non concédées et surveillées par les compagnies républicaines de sécurité.

Les nombres en gras correspondent aux valeurs les plus élevées de la série et les nombres en italiques aux valeurs les plus faibles

Pour cette catégorie de véhicules, nous ne disposons que de mesures effectuées le jour. Si l'on se réfère au calcul des intervalles de confiance, on constate qu'il est difficile d'affecter des hausses ou des baisses de vitesse de ces véhicules sur tous les réseaux, la précision des mesures étant parfois très faible. Dans tous les cas sans exception, la vitesse moyenne pratiquée par les motocyclistes se situe au-dessus de la vitesse réglementaire et au-dessus

de la vitesse moyenne pratiquée par les automobilistes (+ 5 km/h sur les autoroutes de liaison, + 8 km/h sur les autoroutes de dégagement et + 14 km/h sur les routes nationales).

Les nombres en gras correspondent aux valeurs les plus élevées de la série et les nombres en italiques aux valeurs les plus faibles.

Port de la ceinture de sécurité de jour, aux places avant des véhicules

Les mesures de port de la ceinture de sécurité par les conducteurs et les passagers avant des voitures de tourisme sont issues d'enquêtes visuelles réalisées par les mêmes enquêteurs, dans les mêmes conditions de circu-

lation que les mesures de vitesse. En ville, les relevés sont effectués dans le centre. Ces enquêtes ne permettent cependant pas d'évaluer, dans de bonnes conditions, le taux de port de la ceinture de sécurité à l'arrière.

HORS AGGLOMÉRATION

Taux de port (en %)	1996	1997	1998	1999	2000
Autoroutes de liaison	96	96	96	96	96
Autoroutes de dégagement	90	92	90	91	91
Routes nationales	93	94	94	94	94
Routes départementales à grande circulation	93	93	94	94	94

EN AGGLOMÉRATION

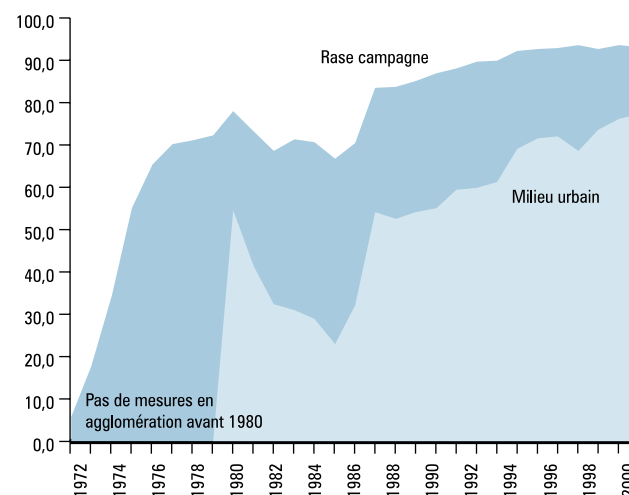
Taux de port (en %)	1996	1997	1998	1999	2000
Routes nationales en traversées d'agglomérations	90	89	91	92	92
Metz	88	81	86	84	83
Lille	86	86	83	84	88
Nantes	83	91	88	90	86
Lyon	60	61	64	65	65
Toulouse	70	73	74	78	84
Avignon	56	46	53	60	62
Ensemble grandes agglomérations de province	74	71	74	76	78
Paris	66	62	72	79	77

Les nombres en gras correspondent aux valeurs les plus élevées de la série et les nombres en italiques aux valeurs les plus faibles

D'une manière générale, le taux de port de la ceinture de sécurité aux places avant demeure constant ou dénote une progression peu importante en rase campagne depuis plusieurs années. On observe en revanche une hausse sensible dans les grandes villes de province (+2 points). Le taux de port est en progrès dans les villes où il se situe à un niveau traditionnellement bas comme Avignon (+2 points par rapport à 1999, et +6 points en cinq ans), Lyon (+5 points en cinq ans) et surtout à Toulouse (+6 points par rapport à 1999 et +14 points en cinq ans).

Rappelons ici que selon les études d'efficacité, sur 100 conducteurs tués dans un accident de la circulation, alors qu'ils ne portaient pas la ceinture de sécurité, 45 auraient eu la vie sauve s'ils avaient bouclé leur ceinture.

Évolution du taux de port de la ceinture de sécurité de 1972 à 2000 aux places avant des voitures de tourisme



Évolution des principales infractions entre 1990 et 1999 ¹

Le nombre des infractions relevées par les forces de l'ordre reste globalement en progression malgré le ralentissement intervenu en 1995 (- 7,2 %) et qu'il faut sans doute relier à l'instauration du plan Vigipirate, le déploiement des forces de sécurité ayant provoqué un réflexe de prudence chez les automobilistes. La légère reprise apparue en 1996 (+ 1,7 %) se poursuit en 1997 (+ 4,3 %) mais les résultats de 1998 indiquent à nouveau une baisse (- 11,7 %) qui est presque effacée par l'évolution de 1999 puisqu'il y a eu 20 855 256 contraventions relevées, soit + 10,4 % par rapport à 1998.

Les contraventions aux règles de stationnement ont une évolution en dents de scie, avec des périodes de croissance (+ 6,6 % en 1996, + 7,6 % en 1997 et + 8,4 % cette année) entrecoupées de brusques régressions (- 10,1 % en 1991, - 11,5 % en 1995 et - 4,0 % en 1998). Avec 10 339 076 procès-verbaux établis, ce type de contraventions représente 49,6 % de l'ensemble des infractions sanctionnées en 1999.

Au cours de la période considérée, l'évolution du nombre des délits routiers constatés est dans l'ensemble positive bien que, depuis plusieurs années, la tendance soit à la baisse. En effet, le nombre des délits a augmenté régulièrement jusqu'en 1993 (+ 32,3 % cette année-là) et depuis il décroît chaque année un peu plus. La très légère hausse enregistrée en 1997 (+ 1,1 %) qui semblait n'être qu'une pérépétie dans la tendance, était en fait l'amorce d'une reprise puisqu'en 1999 leur nombre progresse de 17,9 % (267 199 procédures établies).

Le nombre d'heures de contrôle de la vitesse a connu de relativement faibles variations, tantôt positives, tantôt négatives, qui permettent de parler d'une certaine stabilisation des contrôles, du moins jusqu'en 1994. Depuis, après la forte baisse enregistrée en 1995 (- 11,6 %) essentiellement du fait de la mise en place du plan Vigipirate, la tendance en 1996 et 1997 semblait être revenue à la hausse, mais d'une façon très modeste, qui n'a pas permis de revenir au niveau de contrôle de l'année 1994. Les résultats de l'année 1998 sont les plus bas de la décennie et montrent une baisse de l'activité des forces de police et de gendarmerie dans le domaine des contrôles de vitesse. On note toutefois une légère reprise du nombre d'heures-fonctionnaires en 1999 (+ 5,0 %).

La lutte contre l'alcoolémie excessive des conducteurs mobilise davantage (et même fortement) les forces de police et de gendarmerie. Après avoir fortement augmenté jusqu'en 1995, le nombre total de dépistages pratiqués a marqué une pause avant de recommencer à croître pour atteindre cette année son plus haut niveau. L'évolution est identique pour les contrôles préventifs qui se sont multipliés jusqu'en 1995 puis se sont stabilisés autour de 6,5 millions et qui, eux aussi, atteignent cette année leur plus haut niveau. Dans le même temps le nombre de dépistages positifs a, lui aussi, fortement progressé (grâce, dès 1988, à l'application de la loi du 10 juillet 1987), puis, mal-

gré une petite baisse en 1992 liée à « l'effet permis à points » il a recommencé à croître consécutivement à la création, en 1995, de la contravention de quatrième classe. Les hausses de 1997 (+ 13,1 %), 1998 (+ 11,9 %) et 1999 (+ 15,4 %) peuvent certes résulter d'une modification du comportement des conducteurs, mais aussi et surtout de l'intensification de ces contrôles.

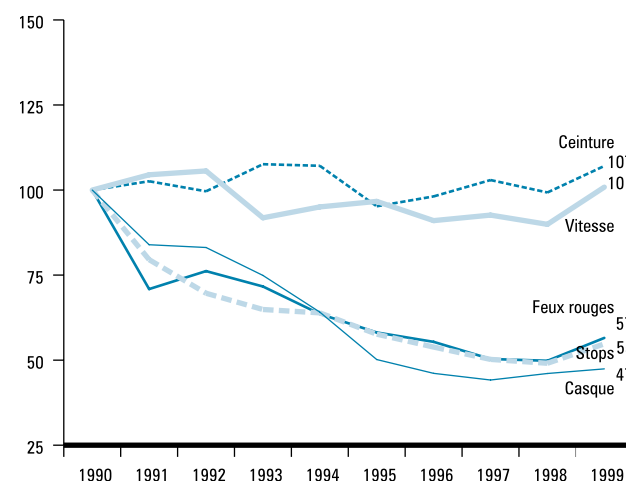
Pour les autres infractions, du moins les cinq principales parce que particulièrement accidentogènes ou responsables de lourds dégâts lors des accidents, l'évolution est beaucoup plus contrastée.

En règle générale, malgré quelques hausses ponctuelles, le nombre d'infractions à la limitation de la vitesse reste relativement stable, malgré quelques petits mouvements de baisse qui restent cependant très ponctuels. L'année 1999 indique une reprise, notable, du nombre des infractions relevées (+ 12,2 %) reprise qu'il est facile de lier au renouvellement des moyens matériels de contrôle, mais aussi le renforcement de l'intérêt des forces de l'ordre pour cette infraction dont on a reconnu qu'elle était le tout premier facteur générateur d'accidents.

Il en va de même pour les défauts de port de la ceinture de sécurité qui ont été globalement en hausse jusqu'en 1993 puis ont évolué à la baisse. Depuis 1996, leur nombre recommençait à croître assez régulièrement (+ 3,0 % et + 4,9 %) lorsqu'en 1998 est apparue une inversion des résultats (- 3,5 %). Les résultats de 1999 semblent indiquer que cette baisse n'a été que passagère dans la mesure où le nombre d'infractions relevées croît significativement (656 183 contre 608 505 l'an passé, soit + 7,8 %).

Les défauts de port du casque continuent le mouvement amorcé en 1991 et bien qu'elle se ralentisse, leur décroissance n'en est pas moins réelle. Cette catégorie d'infractions atteint en 1997 son niveau le plus bas ; toutefois, en

Évolution des infractions (base 100 en 1990)



¹ L'année 2000 n'est pas prise en compte, l'ensemble des résultats n'étant pas encore connus.

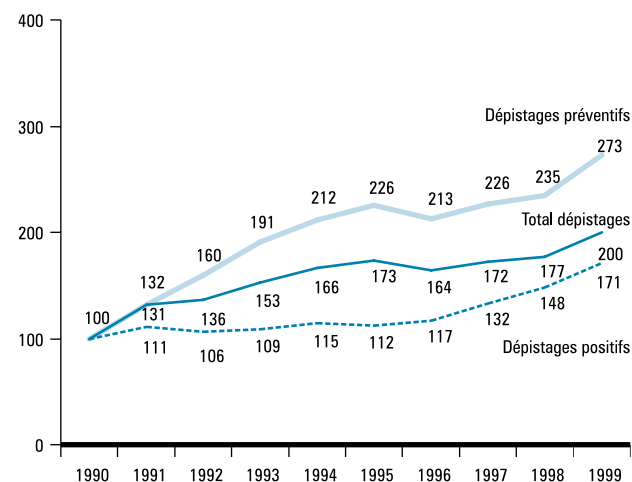
1998, leur nombre recommence à croître, croissance qui se confirme en 1999 (+ 2,9 %).

Enfin, le nombre des procédures établies pour franchissement d'un feu rouge ou d'un panneau « STOP » a continué le mouvement décroissant commencé en 1991 et atteint son plus bas niveau en 1998. Malgré les hausses enregistrées cette année (respectivement + 13,5 % et + 11,6 %), on est bien loin des niveaux atteints en 1990.

Depuis dix ans, le nombre des suspensions prononcées a globalement évolué à la baisse d'un mouvement qui s'est accéléré au fil des années pour atteindre le niveau le plus bas en 1997, baisse qui résulte de la forfaitisation d'un nombre croissant de contraventions et de la réduction de l'activité des commissions administratives de suspension du permis de conduire qui, dans bon nombre de préfectures, ne sont plus réunies. Depuis est apparue une timide tendance à la hausse en 1998 (+ 1,0 %) qui se confirme en 1999 avec une progression de 16,1 % qu'il faut directement relier à l'application de la circulaire interministérielle du 15 janvier 1999 par laquelle les ministres en charge de la sécurité routière demandaient aux préfets d'exercer davantage leur pouvoir de suspension des permis de conduire

tant dans le cadre de la procédure de rétention immédiate (article L.18-1) que dans celui de la procédure d'urgence (article L.18 alinéa 3).

Évolution de l'alcoolémie (base 100 en 1990)



Annexe

Évolution des contrôles de la vitesse

	Heures de contrôles	
	Nombre	Évolution*
1990	2 176 478	100
1991	2 256 800	104
1992	2 256 671	104
1993	2 234 050	103
1994	2 327 826	107
1995	2 057 299	95
1996	2 134 071	98
1997	2 168 311	100
1998	2 093 879	96
1999	2 198 739	101

Infractions relevées - Répartition contraventions / délits

	Contraventions		Dont contraventions hors stationnement		Délits	
	Nombre	Évolution*	Nombre	Évolution*	Nombre	Évolution*
1990	20 803 592	100	11 459 850	100	201 617	100
1991	20 719 653	100	12 314 677	107	187 761	93
1992	20 793 575	100	12 171 408	106	207 619	103
1993	21 704 325	104	12 685 502	111	274 620	136
1994	21 732 744	104	11 950 824	104	251 379	125
1995	20 172 624	97	11 518 768	101	240 085	119
1996	20 507 039	99	11 280 974	98	231 496	115
1997	21 379 104	103	11 446 809	100	234 106	116
1998	18 884 117	91	9 347 213	82	226 597	112
1999	20 855 256	100	10 516 180	92	267 199	133

Suspensions administratives du permis de conduire

	Suspensions prononcées	
	Nombre	Évolution*
1990	469 275	100
1991	390 625	83
1992	297 883	63
1993	183 118	39
1994	181 442	39
1995	154 464	33
1996	113 462	24
1997	93 983	20
1998	94 954	20

Alcoolémie

	Dépistages		dont préventifs		dont positifs	
	Nombre	Évolution*	Nombre	Évolution*	Nombre	Évolution*
1990	4 868 579	100	2 907 551	100	113 012	100
1991	6 393 439	131	3 830 563	132	125 866	111
1992	6 615 717	136	4 638 200	160	119 601	106
1993	7 439 078	153	5 547 117	191	122 779	109
1994	8 105 975	166	6 163 480	212	129 910	115
1995	8 426 940	173	6 557 921	226	126 547	112
1996	7 990 692	164	6 188 748	213	132 283	117
1997	8 376 939	172	6 572 783	226	149 620	132
1998	8 618 406	177	6 836 119	235	167 465	148
1999	9 731 699	200	7 942 681	273	193 192	171

Autres infractions

	Infractions à la vitesse		Non port de la ceinture		Non port du casque	
	Nombre	Évolution*	Nombre	Évolution*	Nombre	Évolution*
1990	1 205 509	100	612 862	100	189 773	100
1991	1 259 590	104	628 712	103	159 274	84
1992	1 273 184	106	610 595	100	157 721	83
1993	1 107 112	92	659 404	108	142 153	75
1994	1 145 778	95	656 561	107	121 682	64
1995	1 165 347	97	583 597	95	95 225	50
1996	1 097 056	91	601 352	98	87 522	46
1997	1 116 788	93	630 859	103	83 791	44
1998	1 084 010	90	608 505	99	87 442	46
1999	1 215 793	101	656 183	107	90 015	47

	Franchissement feux rouges		Franchissement stop	
	Nombre	Évolution*	Nombre	Évolution*
1990	358 540	100	152 826	100
1991	254 183	71	121 548	80
1992	273 095	76	106 476	70
1993	256 909	72	99 160	65
1994	227 963	64	97 652	64
1995	208 432	58	88 089	58
1996	198 530	55	82 292	54
1997	180 499	50	76 750	50
1998	178 622	50	75 004	49
1999	202 713	57	83 711	55

* Base 100 en 1990.

Contrôles de la vitesse, de l'alcoolémie et du port de la ceinture de sécurité par la gendarmerie nationale et la police nationale ²

Les chiffres contenus dans les cinq tableaux suivants sont différents de ceux indiqués dans le chapitre « Évolution des principales infractions de 1990 à 1999 » qui donne les chiffres, année par année, pour l'ensemble des services. Dans les tableaux ci-dessous, l'activité des for-

ces de l'ordre est détaillée uniquement pour la gendarmerie nationale, la sécurité publique et les compagnies républicaines de sécurité ; les données pour la préfecture de police de Paris et la police aux frontières n'étant pas encore disponibles.

Contrôles de la vitesse

Vitesse		Gendarmerie nationale	Sécurité publique	CRS	Total
Total heures de contrôle (y compris écritures et déplacements)	Année 2000	1 579 895	361 149	36 735	1 977 779
	Année 1999	1 853 262	308 143	37 334	2 198 739
	Année 1998	1 766 995	288 448	38 436	2 093 879
	Année 1997	1 800 131	220 960	97 540	2 118 631
	Année 1996	1 829 844	191 937	138 751	2 160 532
Nombre d'infractions relevées	Année 2000	691 419	336 553	142 366	1 170 338
	Année 1999	751 667	275 506	137 333	1 164 506
	Année 1998	729 644	210 937	128 599	1 069 180
	Année 1997	767 152	232 361	129 741	1 129 254
	Année 1996	743 327	209 033	157 102	1 109 462

Contrôles du port de la ceinture

Ceinture de sécurité		Gendarmerie nationale	Sécurité publique	CRS	Total
Nombre d'infractions relevées	Année 2000	379 010	162 909	39 091	581 010
	Année 1999	465 628	128 755	39 813	634 196
	Année 1998	440 268	104 561	33 027	577 856
	Année 1997	446 183	117 030	33 891	597 104
	Année 1996	419 136	112 919	39 934	571 989

Contrôles de l'alcoolémie

Contrôles préventifs par alcootests et éthylotests		Gendarmerie nationale	Sécurité publique	CRS	Total
Nombre de dépistages pratiqués	Année 2000	7 079 042	664 855	60 370	7 804 267
	Année 1999	7 278 078	584 449	63 077	7 925 604
	Année 1998	6 424 438	432 001	52 493	6 908 932
	Année 1997	5 997 307	622 012	58 489	6 677 808
	Année 1996	5 619 187	578 106	89 126	6 286 419
Nombre de dépistages positifs	Année 2000	93 357	10 714	458	104 529
	Année 1999	103 795	7 722	417	111 934
	Année 1998	95 203	4 097	265	99 565
	Année 1997	81 658	6 555	374	88 587
	Année 1996	66 239	5 565	495	72 299

Contrôles en cas d'accidents (corporels ou matériels) par alcootests et éthylotests		Gendarmerie nationale	Sécurité publique	CRS	Total
Nombre de dépistages pratiqués	Année 2000	296 258	165 723	33 182	495 163
	Année 1999	237 274	168 555	33 711	439 540
	Année 1998	92 511	162 479	34 138	289 128
	Année 1997	88 222	167 485	35 448	291 155
	Année 1996	84 768	164 420	32 098	281 286
Nombre de dépistages positifs	Année 2000	16 337	11 716	786	28 839
	Année 1999	17 202	10 726	716	28 644
	Année 1998	6 486	10 140	674	17 300
	Année 1997	6 388	9 165	568	16 121
	Année 1996	5 632	9 970	547	16 149

² Hors préfecture de police de Paris et police aux frontières

Contrôles en cas d'infractions par alcootests et éthylotests		Gendarmerie nationale	Sécurité publique	CRS	Total
Nombre de dépistages pratiqués	Année 2000	1 154 882	212 498	42 180	1 409 560
	Année 1999	1 126 680	162 568	42 774	1 332 022
	Année 1998	1 327 981	130 044	33 926	1 491 951
	Année 1997	1 323 593	158 892	40 300	1 522 785
	Année 1996	1 319 719	154 677	58 055	1 532 461
Nombre de dépistages positifs	Année 2000	17 207	32 616	971	50 794
	Année 1999	21 382	29 008	832	51 222
	Année 1998	27 972	21 724	874	50 570
	Année 1997	26 404	18 989	722	46 115
	Année 1996	24 043	19 308	702	44 053

En 2000, par rapport à 1999,

- le nombre d'heures de contrôle consacrées à la vitesse par la gendarmerie nationale, la sécurité publique et les compagnies républicaines de sécurité a diminué de 10,0 % alors que le nombre d'infractions constatées augmente de 0,5 % ;
- le nombre d'infractions pour non-port de la ceinture de sécurité diminue de 8,4 % ;
- le nombre de dépistages préventifs d'alcoolémie pratiqués diminue (– 1,5 %) ainsi que le nombre de dépistages positifs (– 6,6 %) ;

- le nombre de dépistages d'alcoolémie pratiqués en cas d'accidents, corporels ou matériels, augmente nettement (+ 12,7 %) et le nombre de dépistages positifs augmente lui aussi mais très faiblement (+ 0,7 %) ;

- le nombre de dépistages d'alcoolémie pratiqués en cas d'infractions augmente (+ 5,8 %) et le nombre de dépistages positifs diminue (– 0,8 %).

Conduites en état alcoolique, homicides et blessures involontaires par conducteurs en état alcoolique en 1999

L'ensemble du champ couvert par les données statistiques de la justice est constitué des délits et des contraventions de 5^e classe relatifs à la sécurité routière (cf. tableau 1).

L'année 1987 a été choisie comme année de référence du fait des réformes législatives qui se sont produites à cette période (aggravation des sanctions pour conduite en état alcoolique – loi du 10 juillet 1987 – contraventionnalisation des défauts d'assurances – septembre 1987).

En 1999, le nombre d'infractions à la sécurité routière sanctionnées par une condamnation s'établit à 262 125 soit 8 % de plus qu'en 1998. La raison de cette augmentation tient à l'émergence de la contravention de grand excès de vitesse instaurée par le décret du 24 mars 1998.

Les infractions relevant de la conduite en état alcoolique ressortent à 110 706 infractions soit 74 % des délits routiers réprimés en 1999. Si l'on y ajoute les délits de fuite ce sont alors 81 % des délits qui sont couverts.

Constatée sur simple contrôle préventif ou à la suite d'un accident corporel, la conduite en état alcoolique est l'élément constitutif de trois catégories d'infractions : la simple conduite en état alcoolique, l'homicide involontaire par conducteur en état alcoolique et les blessures involontaires par conducteur en état alcoolique.

Ces trois délits ont été sanctionnés principalement par des peines d'emprisonnement dont la partie ferme dépend de l'existence d'une atteinte corporelle et de sa gravité. Ainsi l'emprisonnement ferme représente 10 % des emprisonnements pour la conduite en état alcoolique seule et 59 % en cas d'homicide involontaire. La même gradation se retrouve au niveau des durées de peine : de 2,7 mois pour la simple conduite en état alcoolique à plus de 9 mois si elle s'accompagne d'un accident mortel.

Quand la conduite en état alcoolique est constatée seule, le juge utilise une palette plus diversifiée de sanctions : plus de 19 000 mesures restrictives du permis de conduire ont été prononcées à titre principal.

- L'analyse des condamnations prononcées pour infraction aux règles de la sécurité routière est effectuée à partir des données extraites du casier judiciaire.

Compte tenu des délais qui s'écoulent entre la commission de l'infraction, le prononcé de la peine et son inscription au casier judiciaire, les données définitives disponibles les plus récentes portent sur les condamnations de l'année 1998. Les données 1999 provisoires sont composées des condamnations inscrites au casier judiciaire jusqu'en juin 2000 et d'une estimation de celles à venir. Cette estimation représente pour la sécurité routière environ 5 % de l'ensemble des condamnations de l'année.

- Une condamnation donnée peut réprimer une seule ou plusieurs infractions inscrites les unes à la suite des autres au casier judiciaire.

Il est donc possible d'envisager l'analyse statistique d'un contentieux sous deux angles distincts :

- comptabiliser toutes les infractions sanctionnées dans l'ensemble des condamnations ;
- comptabiliser les condamnations en les rattachant à la nature de l'infraction principale, qui correspond à l'infraction unique ou à celle citée en premier en cas de pluralité d'infractions.

À titre d'exemple, sur les trois condamnations suivantes :

- conduite en état alcoolique + délit de fuite ;
- homicide involontaire par conducteur en état alcoolique + délit de fuite ;
- blessures involontaires par conducteur en état alcoolique + délit de fuite ;

l'approche « infraction » conduit à compter trois délits de fuite, une conduite en état alcoolique, un homicide involontaire, une blessure involontaire ;

l'approche « condamnations » traitera de trois condamnations repérées par l'infraction citée en premier à savoir : la conduite en état alcoolique, l'homicide involontaire, les blessures involontaires. Les délits de fuite n'apparaîtront pas avec ce type d'analyse.

Le tableau 1 permet de visualiser ces deux types d'approches pour le domaine de la circulation routière.

L'étude des condamnations 1999 portera sur l'infraction principale sanctionnée et la peine principale prononcée.

Tableau 1 – Nombre de condamnations prononcées et d'infractions sanctionnées en 1999 et 1987 selon la nature de l'infraction (rang 1 : infraction citée en premier en cas de pluralité d'infractions)

	Nombre de condamnations (infractions uniques et de rang 1)		Nombre d'infractions sanctionnées dans les condamnations	
	1999p	1987	1999p	1987
Délits	133 520	116 293	150 528	133 654
Circulation routière	123 811	97 620	139 938	113 619
– conduite en état alcoolique	103 088	75 252	105 769	78 216
– delit de fuite	8 571	12 105	11 046	15 246
– refus d'obtempérer	5 181	4 367	8 664	6 982
– refus de vérification de l'état alcoolique	1 238	1 239	3 545	4 720
– conduite malgré suspension de permis	4 580	3 510	8 365	5 729
– défaut de plaques ou usage de fausses plaques	383	658	1 362	1 933
– conduite sans permis (récidive)	617	330	977	535
– autres	153	159	210	258
Homicides involontaires	1 962	3 235	2 009	3 336
– par conducteur	1 511	2 452	1 541	2 515
– par conducteur en état alcoolique	451	783	468	821
Blessures involontaires	7 747	15 438	8 581	16 699
– par conducteur	3 828	8 970	4 112	9 413
– par conducteur en état alcoolique ITT ≤ 3 mois	3 397	4 976	3 843	5 530
– par conducteur en état alcoolique ITT > 3 mois	522	1 492	626	1 756
Contraventions de 5^e classe	83 378	67 753	111 597	89 016
Circulation routière	71 744	44 052	97 486	62 198
– défaut d'assurances	33 724	33 340	47 393	42 345
– conduite sans permis	10 523	9 327	22 293	18 321
– appareils perturbateurs d'instrument de police	757	859	783	993
– excès de vitesse d'au moins 50 km/h*	26 298	0	26 521	0
– autres	442	526	496	539
Blessures involontaires	11 634	23 701	14 111	26 818
– par conducteur avec ITT ≤ 3 mois	11 634	23 701	14 111	26 818

Sources : Ministère de la Justice, Casier judiciaire national, SDSED

p : Chiffres provisoires

* Nouvelle incrimination applicable depuis le 26 mars 1998

LES CONDAMNATIONS POUR CONDUITE EN ÉTAT ALCOOLIQUE

En 1999, plus de 103 000 condamnations pour conduite en état alcoolique (CEA) ont été prononcées par les juridictions pénales. Ce nombre reflète une augmentation plus faible qu'en 1998. Si depuis 1992, le nombre moyen de condamnations est de 100 000 par an, il peut varier fortement d'une année sur l'autre. Après une année 1995 très élevée avec plus de 106 000 condamnations, 1996 et 1997

se situent en recul (moins de 96 000 condamnations) et 1998 comme 1999 à l'inverse affichent un regain significatif avec des totaux proches de ceux de 1995.

La CEA représente à elle seule 23 % des délits sanctionnés en 1999. La part des autres délits ne dépasse pas 5 % à l'exception du vol simple et des coups et violences volontaires qui se situent respectivement à 10 % et 8 %. La prédominance de ce contentieux constitue la réponse pénale donnée par l'institution judiciaire à l'action de dépistage systématique entreprise par la police et la gendarmerie depuis près de dix ans.

Tableau 2 – Conduite en état alcoolique : condamnations et peines principales

Année	Ensemble	Évolution (en %)		Peine d'emprisonnement		Amende	Peine de substitution et mesure éducative	Dispense de peine
		par an	par rapport à 1984	nombre	dont sursis total			
1984	45 204			23 325	21 220	16 466	5 390	23
1985	50 988	+ 12,8	12,8	27 881	25 315	16 276	6 812	19
1986	61 554	+ 20,7	36,2	37 635	33 780	16 549	7 336	34
1987	75 252	+ 22,3	66,5	53 743	47 317	13 533	7 957	19
1988	84 059	+ 11,7	86,0	62 982	56 682	13 298	7 750	29
1989	95 304	+ 13,4	110,8	75 497	68 541	11 585	8 199	23
1990	93 043	– 2,4	105,8	75 490	68 212	9 699	7 826	28
1991	92 565	– 0,5	104,8	74 958	67 684	8 775	8 784	48
1992	99 725	+ 7,7	120,6	82 026	73 967	8 623	9 028	48
1993	98 980	– 0,7	119,0	82 593	74 696	7 838	8 510	39
1994	101 274	+ 2,3	124,0	71 563	64 501	14 719	14 903	89
1995	106 529	+ 5,2	135,7	68 819	61 938	19 971	17 577	162
1996	95 251	– 10,6	110,7	60 424	54 367	18 834	15 865	128
1997	95 870	+ 0,6	112,1	59 521	53 643	18 347	17 787	215
1998r	101 636	+ 6,0	124,8	61 672	55 550	20 992	18 732	240
1999p	103 088	+ 1,4	128,1	62 170	55 826	21 216	19 418	284

Sources : Ministère de la Justice, Casier judiciaire national, SDSED.

p : Chiffres provisoires

r : Chiffres modifiés

Marginales il y a encore dix ans, les condamnations pour récidive de conduite en état alcoolique représentent près de 10 % du total des condamnations pour CEA en 1999 comme en 1998. Ce nombre, comme en 1998, dépasse 10 000, soit quatre fois plus qu'en 1988. Contrairement au nombre total de condamnations pour CEA, le nombre de récidives s'accroît chaque année. Il s'agit d'une conséquence logique de l'intensité de la répression de l'alcool au volant.

Les tribunaux correctionnels ont jugé les prévenus de conduite en état alcoolique dans un délai moyen de trois

mois contre onze mois pour l'ensemble des délits. Cette année marque une pause dans la baisse constante du délai enregistrée depuis 1987. Les tribunaux ont su répondre à l'augmentation massive du nombre de poursuites pour CEA en organisant des audiences spéciales consacrées exclusivement à ce contentieux. En 1999, 50 % des condamnations ont été prononcées moins de deux mois après l'infraction et plus de 90 % des condamnés l'ont été en moins de six mois.

Tableau 3 – Conduite en état alcoolique : caractéristiques des condamnés

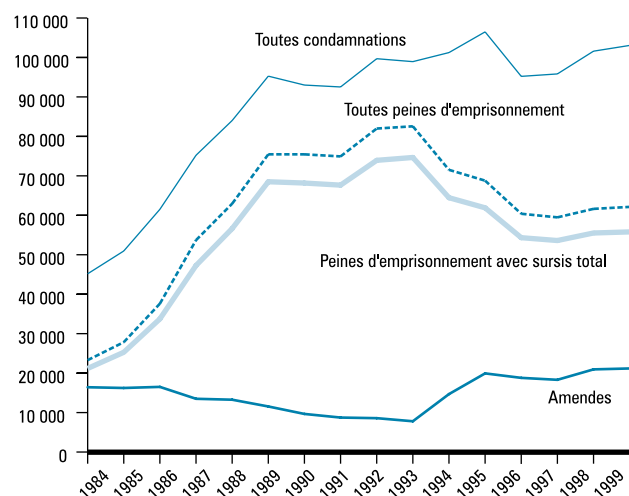
	1999p		1998r	
	Ensemble	%	Ensemble	%
Total	103 088	100,0	101 636	100,0
Hommes	96 891	94,0	96 097	94,6
Femmes	6 197	6,0	5 539	5,4
Français	94 906	92,1	93 626	92,1
Etrangers	5 302	5,1	6 524	6,4
Non déclarés	1 440	1,4	1 486	1,5
Mineurs	60	0,1	72	0,1
18-19 ans	1 626	1,6	1 476	1,5
20-24 ans	12 106	11,7	11 554	11,4
25-29 ans	15 244	14,8	15 298	15,1
30-39 ans	30 030	29,1	30 466	30,0
40-59 ans	39 494	38,3	38 461	37,8
60 ans et plus	4 528	4,4	4 309	4,2

Sources : Ministère de la Justice, Casier judiciaire national, SDSED

p : Chiffres provisoires

r : Chiffres modifiés

Évolution des condamnations pour conduite en état alcoolique



Les condamnés (tableau 3)

Les caractéristiques des auteurs de conduite en état alcoolique varient peu depuis quelques années, elles sont en 1999 sensiblement les mêmes qu'en 1998. Les hommes représentent la grande majorité puisqu'ils constituent 94 % des condamnés. La part des femmes (6 %) augmente légèrement chaque année mais demeure faible pour ce contentieux notamment au regard d'une infraction comme le vol simple où elle atteint 18,8 %. Pour l'ensemble des délits elle est de 9,5 %.

La part des personnes de nationalité étrangère parmi les condamnés pour CEA (5 %) continue à se réduire puisqu'elle était de 7 % de 1994 à 1996, de 6 % en 1997 et 1998. Cette part est particulièrement faible au regard de la part des étrangers pour l'ensemble des délits autres que la CEA qui se situe autour de 12 %.

On observe aussi une grande stabilité entre 1998 et 1999 pour ce qui est de la structure d'âge des condamnés pour CEA. En dix ans, l'âge moyen est passé de 35 ans à 38 ans ce qui traduit un vieillissement de la population des condamnés. La part des jeunes conducteurs (de 18 à 24 ans) a diminué fortement passant de plus de 20 % à 13 % et celle des plus de 40 ans s'est accrue de plus d'un tiers pour atteindre 43 % en 1999. Les classes d'âge intermédiaires ont connu des baisses modérées.

Les peines (tableau 2 et graphique)

En 1999, une peine d'emprisonnement a été prononcée à l'encontre de six condamnés pour conduite en état alcoolique sur dix. Il s'agit pour près de 90 % de peines assorties d'un sursis total. Si l'emprisonnement demeure la sanction la plus fréquente, sa part n'en a pas moins connu une baisse rapide depuis 1993 où elle culminait à 83 %. Cette évolution s'est faite au profit des amendes et des mesures de substitution dont les parts respectives atteignent 20,6 % et 18,8 % en 1999. Pour ce qui est des peines de substitution, il s'agit du plus haut niveau jamais atteint tant en volume qu'en part relative.

Plus de 76 % des peines d'emprisonnement avec sursis total ne sont accompagnés d'aucune mesure probatoire. Les sursis avec mises à l'épreuve représentent 21 % du sursis total pour la CEA, cette part qui a été multipliée par trois depuis 1990 demeure cependant inférieure à celle constatée pour l'ensemble des autres délits (22 %). Le sursis TIG est en recul puisqu'il n'est plus prononcé en 1999 que dans 3 % des peines d'emprisonnement avec sursis total contre 3,5 % en 1997.

Le nombre d'emprisonnements en tout ou partie ferme s'accroît en 1999 par rapport à 1998 pour atteindre 6,2 % de l'ensemble des peines.

Dans le même temps, la durée moyenne de détention augmente de trois ou quatre jours chaque année depuis 1994, passant de deux mois et une semaine à plus de deux mois et trois semaines en 1999. La part des peines courtes (inférieures à un mois) baisse continuellement, en 1999 elle est de 9 % contre 12 % en 1996 et 17 % en 1994. Cette baisse est compensée par l'augmentation des peines supérieures à trois mois qui en cinq ans sont passées de moins de 25 % à plus de 39 %. La hausse concerne principalement les peines de trois à six mois (28 % des emprisonnements fermes en 1999).

Le nombre et le montant moyen des amendes s'accroissent en 1999 par rapport à 1998. Le montant moyen des amendes passe de 1 850 francs en 1998 à 1 937 francs en 1999. Ceci rompt avec la tendance à la baisse observée depuis 1996.

Les peines de substitution sont plus de quatre fois sur cinq des mesures restrictives du permis de conduire, la suspension du permis de conduire représentant à elle seule 75 % de ces peines, et l'annulation 10 %. Les TIG (5 %) et les jours amendes (7 %) sont peu fréquents.

L'infraction unique et les infractions multiples (tableaux 4 et 5)

La structure et la durée des peines prononcées varient selon que l'infraction sanctionnée est unique ou associée à d'autres infractions. Dans le cas de la conduite en état alcoolique, plus de 86 % des condamnations sanctionnent cette seule infraction. Lorsqu'elle est accompagnée d'autres infractions, les peines sont plus sévères : l'emprisonnement est décidé 8 fois sur 10 et le sursis total ne représente plus que 72 % de ces peines.

Cet alourdissement se fait essentiellement au détriment des amendes qui ne représentent plus que 7 % des peines prononcées à titre principal au lieu de 22 % pour les infractions uniques.

Une plus grande sévérité se retrouve également dans les durées moyennes d'emprisonnement ferme. Celles-ci se situent à 2 mois quand l'infraction est unique contre 3,3 mois quand elles sont multiples. Plus de 50 % des peines d'emprisonnement sont d'une durée supérieure à trois mois pour les infractions multiples soit deux fois plus que pour la CEA seule.

Tableau 4 – Conduite en état alcoolique : structure des peines principales

1999p	Ensemble	Peine d'emprisonnement		Amende	Peine de substitution et mesure éducative	Dispense de peine
		toutes peines d'emprisonnement	dont avec sursis total			
Ensemble	103 088	62 170	55 826	21 216	19 418	284
%	100,0	60,3	54,2	20,6	18,8	0,3
Infraction unique	88 794	50 803	47 871	20 173	17 537	281
%	100,0	57,2	53,9	22,7	19,8	0,3
Infractions multiples	14 294	11 367	7 955	1 043	1 881	3
%	100,0	79,5	55,7	7,3	13,2	0,0

Sources : Ministère de la Justice, Casier judiciaire national, SDSED

p : Chiffres provisoires

Tableau 5 – Conduite en état alcoolique: durée des emprisonnements fermes

1999p	Ensemble	Emprisonnement ferme avec ou sans sursis partiel					Moyenne (en mois)
		Moins d'un mois	1 mois à moins de 3 mois	3 mois à moins de 6 mois	6 mois à moins d'une année	Plus d'une année	
Ensemble	6 344	579	3 215	1 795	617	138	2,7
%	100,0	9,1	50,7	28,3	9,7	2,2	
Infraction unique	2 932	416	1 729	629	140	18	2,0
%	100,0	14,2	59,0	21,5	4,8	0,6	
Infractions multiples	3 412	163	1 486	1 166	477	120	3,3
%	100,0	4,8	43,6	34,2	14,0	3,5	

Sources : Ministère de la Justice, Casier judiciaire national, SDSED

p : Chiffres provisoires

HOMICIDES ET BLESSURES INVOLONTAIRES PAR CONDUCTEUR EN ÉTAT ALCOOLIQUE

Les homicides involontaires (tableau 6)

En 1999, 451 condamnations ont été prononcées pour homicide involontaire par conducteur en état alcoolique. Ce chiffre montre une stabilité par rapport à 1998 tout en demeurant inférieur aux valeurs enregistrées sur la période 1984-1996.

À titre de comparaison, les condamnations pour homicides involontaires par conducteur (sans état alcoolique) sont 3,3 fois plus nombreuses (1 511 condamnations en 1999). Depuis 1987, elles ont diminué de 38 % alors que les condamnations pour homicides involontaires par conducteur en état alcoolique sont en baisse sur la même période de 42 %.

Les peines et les mesures (tableaux 6, 7 et 8)

Plus de 98 % des peines prononcées pour homicide involontaire par conducteur en état alcoolique sont des emprisonnements, six sur dix comportant une partie ferme.

La part du sursis total baisse par rapport à 1998, passant de 46 % à 41 % en 1999. Les peines d'amende ont pratiquement disparu et les peines de substitution se maintiennent à un niveau très faible.

La durée moyenne des peines d'emprisonnement ferme s'établit en 1999 à neuf mois, stable par rapport à 1998. L'évolution de la durée des peines fermes traduit une plus grande fermeté des juges. La part des peines supérieures à six mois est en 1999 de 67 % contre 57 % en 1994.

Si l'homicide involontaire est associé à d'autres infractions la sanction est plus lourde, la durée moyenne d'emprisonnement ferme est alors de 10 mois contre 7,9 mois en cas d'infraction unique. Cet écart se réduit entre 1998 et 1999 : la durée moyenne diminue pour les infractions multiples et augmente pour les infractions uniques. En effet en 1998, la durée moyenne d'emprisonnement était de 11,4 mois pour infractions multiples et de 7,1 mois pour une infraction unique.

La durée moyenne des procédures en cas d'homicide involontaire par conducteur en état alcoolique qui s'établit à 12,1 mois en 1999 est en hausse. Elle était de 11,4 mois en 1998 et de 11 mois en 1997.

Tableau 6 – Homicides involontaires par conducteur en état alcoolique :
condamnations et peines principales

Année	Ensemble	Peine d'emprisonnement				Amende		Peine de substitution et mesure éducative		Dispense de peine
		nombre	%	dont sursis total	%	nombre	%	nombre	%	
1984	665	560	84,2	406	72,5	72	10,8	33	5,0	0
1985	632	552	87,3	413	74,8	54	8,5	26	4,1	0
1986	664	595	89,6	420	70,6	43	6,5	26	3,9	0
1987	783	725	92,6	406	56,0	33	4,2	24	3,1	1
1988	685	656	95,8	348	53,0	14	2,0	14	2,0	1
1989	714	687	96,2	365	53,1	10	1,4	17	2,4	0
1990	607	591	97,4	317	53,6	4	0,7	12	2,0	0
1991	597	578	96,8	288	49,8	3	0,5	16	2,7	0
1992	608	588	96,7	273	46,4	6	1,0	14	2,3	0
1993	568	549	96,7	274	49,9	2	0,4	17	3,0	0
1994	505	486	96,2	233	47,9	4	0,8	15	3,0	0
1995	490	474	96,7	220	46,4	3	0,6	13	2,7	0
1996	485	477	98,4	204	42,8	0	0,0	8	1,6	0
1997	444	435	98,0	186	42,8	2	0,5	7	1,6	0
1998r	453	444	98,0	204	45,9	0	0,0	8	1,8	1
1999p	451	444	98,4	182	41,0	1	0,2	6	1,3	0

Sources : Ministère de la Justice, Casier judiciaire national, SDSED

p : Chiffres provisoires

r : Chiffres modifiés

Tableau 7 – Homicides involontaires par conducteur en état alcoolique :
structure des peines principales

1999p	Ensemble	Peine d'emprisonnement		Peine de substitution et mesure éducative	Amende
		toutes peines d'emprisonnement	dont avec sursis total		
Ensemble	451	444	182	6	1
%	100,0	98,4	40,4	1,3	0,2
Infraction unique	224	220	107	4	0
%	100,0	98,2	47,8	1,8	0,0
Infractions multiples	227	224	75	2	1
%	100,0	98,7	33,0	0,9	0,4

Sources : Ministère de la Justice, Casier judiciaire national, SDSED

p : Chiffres provisoires

Tableau 8 – Homicides involontaires par conducteur en état alcoolique:
durée des emprisonnements fermes

1999p	Ensemble	Emprisonnement ferme avec ou sans sursis partiel					Durée moyenne (en mois)
		Moins d'un mois	1 mois à moins de 3 mois	3 mois à moins de 6 mois	6 mois à moins d'une année	Plus d'une année	
Ensemble	262	1	32	54	85	90	9,1
%	100,0	0,4	12,2	20,6	32,4	34,4	
Infraction unique	113	0	11	29	44	29	7,3
%	100,0	0,0	9,7	25,7	38,9	25,7	
Infractions multiples	149	1	21	25	41	61	10,9
%	100,0	0,7	14,1	16,8	27,5	40,9	

Sources : Ministère de la Justice, Casier judiciaire national, SDSED

p : Chiffres provisoires

Les blessures involontaires par conducteur en état alcoolique (tableau 9)

La baisse du nombre de condamnations pour blessures involontaires par conducteur en état alcoolique enregistrée depuis 1992 se poursuit en 1999. Elles atteignent avec 3 919 condamnations, le niveau le plus faible enregistré depuis quinze ans. En 1987, on comptait 6 500 condamnations ce qui représente une baisse de 40 %.

Parallèlement, les condamnations pour blessures involontaires par conducteur sans état alcoolique sont en baisse sensible entre 1998 et 1999, les délits (ITT > 3 mois) passent de 4 244 à 3 828 condamnations (– 10 %) et les contraventions de 5^e classe (ITT < 3 mois) de 12 457 à 11 634 condamnations (– 7 %).

Tableau 9 – Blessures involontaires par conducteur en état alcoolique : condamnations et peines principales

Année	Ensemble	Peine d'emprisonnement				Amende		Peine de substitution et mesure éducative		Dispense de peine
		nombre	%	dont sursis total	%	nombre	%	nombre	%	
1984	5 607	3 416	60,9	3 152	92,3	1 770	31,6	421	7,5	0
1985	5 648	3 667	64,9	3 344	91,2	1 483	26,3	498	8,8	0
1986	6 007	4 032	67,1	3 703	91,8	1 443	24,0	532	8,9	0
1987	6 467	5 016	77,6	4 421	88,1	947	14,6	504	7,8	0
1988	5 999	4 913	81,9	4 410	89,8	661	11,0	425	7,1	0
1989	6 344	5 519	87,0	4 940	89,5	419	6,6	406	6,4	0
1990	5 766	5 137	89,1	4 633	90,2	301	5,2	327	5,7	1
1991	5 613	5 042	89,8	4 510	89,4	244	4,3	325	5,8	2
1992	5 858	5 373	91,7	4 693	87,3	178	3,0	307	5,2	0
1993	5 234	4 759	90,9	4 225	88,8	209	4,0	266	5,1	0
1994	4 889	4 137	84,6	3 695	89,3	318	6,5	433	8,9	1
1995	4 767	3 904	81,9	3 478	89,1	395	8,3	465	9,8	3
1996	4 294	3 479	81,0	3 060	88,0	377	8,8	438	10,2	0
1997	4 076	3 362	82,5	3 032	90,2	311	7,6	400	9,8	3
1998r	4 029	3 281	81,4	2 922	89,1	340	8,4	408	10,1	0
1999p	3 919	3 186	81,3	2 831	88,9	322	8,2	409	10,4	2

Sources : Ministère de la Justice, Casier judiciaire national, SDSED

p : Chiffres provisoires

r : Chiffres modifiés

Les peines et les mesures (tableaux 9, 10 et 11)

En 1999, tout comme les années précédentes, l'emprisonnement est la peine la plus fréquente pour sanctionner les blessures involontaires par conducteur en état alcoolique (81 %), viennent ensuite les peines de substitution (10,4 %) et les amendes (8,2 %).

Sur les quinze dernières années la peine d'emprisonnement à vue sa part augmenter passant de 61 % en 1984, 90 % dans les années 1990-1995 pour se stabiliser autour de 80 % sur les cinq dernières années. Le mouvement inverse est observé pour les amendes et les peines de substitution et mesures éducatives. Si les peines d'amende représentaient près d'un tiers des peines, elles ont atteint le niveau le plus bas en 1992 (3 %) pour remonter légèrement et s'établir à 8 %, niveau bas, en 1999. Les peines de substitutions représentent toujours depuis 1990 un volume supérieur à celui des amendes.

La part du sursis total dans les peines d'emprisonnement (89 % en 1999), est en léger recul par rapport à 1998 et 1997. Le sursis simple prédomine largement, malgré un recul en 1999, sa part s'établit à 81,7 % contre 83,2 % en 1998. Le sursis avec mise à l'épreuve renoue avec la hausse pour atteindre 15,8 % en 1999, après la baisse constatée en 1998, tandis que les sursis TIG sont encore moins fréquents (moins de 3 % des condamnés).

L'emprisonnement ferme est décidé dans 9 % des condamnations en 1999, il est en hausse très modérée par rapport à 1998. La durée moyenne des emprisonnements fermes baisse légèrement, elle se situe à 3,7 mois en 1999 soit une semaine de moins qu'en 1998.

En cas d'infractions multiples, la part de l'emprisonnement augmente, 90 % contre 79 % en cas d'infraction unique, et la proportion d'emprisonnement ferme atteint 25 % contre 5 %. La durée moyenne des emprisonnements fermes est de 4,4 mois quand la condamnation sanctionne plusieurs infractions soit 1,4 mois de plus qu'en cas d'infraction unique (3 mois).

Tableau 10 – Blessures involontaires par conducteur en état alcoolique : structure des peines principales

1999p	Ensemble	Peine d'emprisonnement		Amende	Peine de substitution et mesure éducative
		toutes peines d'emprisonnement	dont avec sursis total		
Ensemble	3 917	3 186	2 831	322	409
%	100,0	81,3	72,3	8,2	10,4
Infraction unique	3 127	2 476	2 316	302	349
%	100,0	79,2	74,1	9,7	11,2
Infractions multiples	790	710	515	20	60
%	100,0	89,9	65,2	2,5	7,6

Sources : Ministère de la Justice, Casier judiciaire national, SDSED

p : Chiffres provisoires

Tableau 11 – Blessures involontaires par conducteur en état alcoolique : durée des emprisonnements fermes

1999p	Ensemble	Emprisonnement ferme avec ou sans sursis partiel					Durée moyenne (en mois)
		Moins d'un mois	1 mois à moins de 3 mois	3 mois à moins de 6 mois	6 mois à moins d'une année	Plus d'une année	
Ensemble	355	16	158	109	56	16	3,7
%	100,0	4,5	44,5	30,7	15,8	4,5	
Infraction unique	160	11	86	46	15	2	3,0
%	100,0	6,9	53,8	28,8	9,4	1,3	
Infractions multiples	195	5	72	63	41	14	4,4
%	100,0	2,6	36,9	32,3	21,0	7,2	

Sources : Ministère de la Justice, Casier judiciaire national, SDSED

p : Chiffres provisoires

DÉLIT DE FUITE

En 1999, le nombre de condamnations pour délit de fuite est de 8 571 soit le niveau le plus bas depuis 1984. La baisse enregistrée (– 5,8 %) s'avère la plus forte de ces dernières années. Depuis 1987, les condamnations pour délit de fuite ont diminué d'un tiers.

Les peines et les mesures (tableaux 12 et 13)

Les peines principales prononcées en 1999 pour délit de fuite renforcent légèrement l'emprisonnement ferme aux dépens de l'emprisonnement avec sursis, des amendes et des peines de substitution. La part des emprisonnements augmente passant de 47 % en 1998 à 48,4 % en 1999. La part des amendes baisse et passe à 18,4 % en 1998 à 17,5 %, les peines de substitution voient aussi leur part diminuer dans une moindre mesure pour atteindre 32,8 %.

La part du sursis total dans les peines d'emprisonnement diminue légèrement, passant de 77 % en 1998 à 75,9 % en 1999.

La structure de l'emprisonnement avec sursis de 1999 est identique à celle de 1998. Le sursis simple représente 83 % de l'emprisonnement avec sursis total, le sursis avec mise à l'épreuve reste à 12 % alors que les sursis TIG ne dépassent pas 5 %. Le nombre d'emprisonnements fermes pour délit de fuite est de 997 en 1999 ; leur part dans l'ensemble des condamnations pour ce type de délit marque une faible augmentation (11,6 % en 1999 et 10,8 % en 1998).

Une peine principale sur trois prononcée pour délit de fuite est une peine de substitution. Il s'agit presque exclusivement de mesures restrictives du permis de conduire, la suspension du permis de conduire étant à elle seule décidée dans 83 % des peines de substitution.

Quand il est associé à d'autres infractions, le délit de fuite est bien plus sévèrement réprimé. La peine d'emprisonnement est alors décidée dans plus des deux tiers des condamnations et l'emprisonnement ferme pour un cinquième. Quand le délit de fuite est la seule infraction, 35 % des peines sont des emprisonnements 10 % des peines sont des emprisonnements fermes.

Tableau 12 – Délit de fuite : condamnations et peines principales

Année	Ensemble	Peine d'emprisonnement				Amende		Peine de substitution et mesure éducative		Dispense de peine
		nombre	%	dont sursis total	%	nombre	%	nombre	%	
1984	9 208	2 942	32,0	2 245	76,3	4 835	52,5	1 364	14,8	67
1985	9 384	3 113	33,2	2 342	75,2	4 349	46,3	1 839	19,6	83
1986	10 778	3 753	34,8	2 765	73,7	4 986	46,3	1 967	18,3	72
1987	12 105	5 102	42,1	3 581	70,2	4 497	37,1	2 404	19,9	102
1988	10 434	4 440	42,6	3 441	77,5	3 894	37,3	1 983	19,0	117
1989	11 087	5 141	46,4	4 272	83,1	3 706	33,4	2 114	19,1	126
1990	10 264	4 995	48,7	4 125	82,6	3 012	29,3	2 164	21,1	93
1991	9 454	4 854	51,3	3 909	80,5	2 229	23,6	2 276	24,1	95
1992	10 317	5 680	55,1	4 474	78,8	2 093	20,3	2 428	23,5	116
1993	9 769	5 691	58,3	4 583	80,5	1 884	19,3	2 082	21,3	112
1994	9 340	4 699	50,3	3 622	77,1	1 817	19,5	2 712	29,0	112
1995	9 342	4 270	45,7	3 265	76,5	2 143	22,9	2 802	30,0	127
1996	9 569	4 507	47,1	3 576	79,3	2 102	22,0	2 833	29,6	127
1997	9 142	4 478	49,0	3 422	76,4	1 661	18,2	2 869	31,4	134
1998r	9 100	4 280	47,0	3 294	77,0	1 677	18,4	3 014	33,1	129
1999p	8 571	4 145	48,4	3 148	75,9	1 504	17,5	2 810	32,8	112

Sources : Ministère de la Justice, Casier judiciaire national, SDSED

p : Chiffres provisoires

r : Chiffres modifiés

Tableau 13 – Délit de fuite : structure des peines principales

1999p	Ensemble	Peine d'emprisonnement		Amende	Peine de substitution et mesure éducative	Dispense de peine
		toutes peines d'emprisonnement	dont avec sursis total			
Ensemble	8 571	4 145	3 148	1 504	2 810	112
%	100,0	48,4	36,7	17,5	32,8	1,3
Infraction unique	5 114	1 767	1 450	1 275	1 966	106
%	100,0	34,6	28,4	24,9	38,4	2,1
Infractions multiples	3 457	2 378	1 698	229	844	6
%	100,0	68,8	49,1	6,6	24,4	0,2

Sources : Ministère de la Justice, Casier judiciaire national, SDSED

p : Chiffres provisoires

4 | *Comparaisons*

Comparaisons européennes

Les pays membres de l'Union européenne offrent un échantillon très varié de facteurs géographiques (conditions climatiques et géographiques, etc.) et socio-économiques (composition du parc routier, densité et qualité du réseau routier, organisation du trafic, présence de trafic international et touristique, qualité de l'aménagement du territoire, concentration de la population, comportement et mentalité des usagers, niveau de vie, etc.). Aussi convient-il d'examiner les comparaisons européennes avec beaucoup de prudence.

En toute rigueur, au niveau européen, seul le nombre de tués est rendu comparable d'un pays à l'autre (néanmoins, les nombres d'accidents et de blessés sont donnés à titre d'information). La définition internationale du tué, amendée lors de la Convention de Vienne de 1968, est la suivante :

« une victime d'un accident de la route est considérée comme tuée si elle décède dans les 30 jours qui suivent l'accident. ».

Trois méthodes sont utilisées au niveau européen pour les comptabiliser :

- certains pays comptent réellement le nombre de tués à 30 jours ;
- d'autres comptabilisent à moins de 30 jours mais diffusent à 30 jours nationalement et internationalement en utilisant pour cela des coefficients correcteurs ;
- enfin, les derniers recueillent et diffusent à moins de 30 jours dans leur pays mais utilisent des coefficients correctifs pour obtenir un nombre de tués à 30 jours.

Depuis 1968, la plupart des pays de l'Union européenne ont petit à petit adopté la définition du tué à 30 jours. En 2000, seuls la France (à 6 jours) et le Portugal (à 24 heures) ne l'ont pas encore appliquée. La France utilise un coefficient multiplicateur de 5,7 % et le Portugal de 14 %.

Avant de donner les résultats chiffrés, il est bon de faire un point sur les mesures de sécurité en vigueur dans les différents pays européens.

MESURES DE SÉCURITÉ EN 1999

Pays de l'Union européenne	Port de la ceinture de sécurité Directive 91/671/CEE du 16/12/91	Limitations de vitesse km/h			Taux d'alcoolémie maximum autorisé en g/l
		Agglomération	Route	Autoroute	
Allemagne	obligatoire	50	100	130 *	0,5
Autriche	obligatoire	50	100	130	0,5 **
Belgique	obligatoire	50	90	120	0,5
Danemark	obligatoire	50	80	110	0,5
Espagne	obligatoire	50	90	120	0,5 ***
Finlande	obligatoire	50	100	120	0,5
France	obligatoire	50	90	130	0,5
Grèce	obligatoire	50	80	80	0,5
Irlande	obligatoire	48	88	88	0,8
Italie	obligatoire	50	90	130	0,8
Luxembourg	obligatoire	50	90	120	0,8
Pays-Bas	obligatoire	50	80	120	0,5
Portugal	obligatoire	50	90	120	0,5
Royaume-Uni	obligatoire	48	97	112	0,8
Suède	obligatoire	50	90	110	0,2

Source : Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières - Mission des Affaires Internationales

* conseillé.

** 0,1 pour les conducteurs novices (moins de 2 ans de permis), conducteurs de camions, d'autocars et de poids lourds (>7 t).

*** 0,3 pour les conducteurs novices (moins de 2 ans de permis), conducteurs de poids lourds (> 3,5 t), d'autocars (> 9 places), de matières dangereuses, de transports de scolaires et mineurs, d'ambulances et de taxis.

D'une manière générale, les mesures de sécurité au niveau de l'Union européenne tendent à devenir homogènes.

- Une directive européenne rend obligatoire le port de la ceinture de sécurité aux places avant et arrière d'un véhicule léger dans l'ensemble des pays.
- Si les limitations de vitesse en agglomération sont identiques dans l'ensemble des pays, il n'en est pas de même pour les autres réseaux. Sur route, les limitations varient entre 80 et 100 km/h même si beaucoup de pays ont adopté le 90. Sur autoroute, elles oscillent entre 80 et 130 km/h suivant les pays.

- Concernant l'alcoolémie, il existe trois taux maximum autorisés. C'est en Suède qu'on trouve le taux le plus faible avec seulement 0,2g/l maximum autorisé. Ces dernières années, un certain nombre de pays ont diminué leur taux maximum autorisé de 0,8g/l à 0,5g/l. Il reste néanmoins quatre pays (Italie, Irlande, Royaume-Uni et Luxembourg) où le taux est toujours de 0,8g/l.

Il faut noter la spécificité des réglementations espagnoles et autrichiennes qui ont baissé le taux d'alcool maximum autorisé pour certains types de conducteurs (les novices ayant moins de deux ans de permis notamment).

RÉSULTATS PROVISOIRES 2000

Excepté pour la France dont on connaît les résultats définitifs, les données provisoires de l'année 2000 sont comparées pour des raisons de méthodologie aux données provisoires de l'année précédente. De plus, seuls les pays dont les résultats sont connus sur les douze mois de l'année sont mentionnés dans le tableau ci-dessous.

Pays de l'Union européenne	Accidents corporels		Tués à 30 jours		Blessés	
	Nombre	Évolution 2000/1999	Nombre	Evolution 2000/1999	Nombre	Évolution 2000/1999
Allemagne	380 938	– 3 %	7 526	– 3 %	503 141	– 3 %
Autriche	36 396	– 2 %	963	– 8 %	47 744	– 1 %
Danemark	7 651	– 1 %	521	+ 3 %	9 342	– 1 %
Finlande	6 496	– 5 %	369	– 11 %	8 370	– 6 %
France *	121 223	– 3 %	8 079	– 5 %	162 117	– 3 %
Irlande	6 613	+ 4 %	415	0 %	9 325	0 %
Portugal	43 642	– 7 %	1 849	– 5 %	59 240	– 7 %
Suède	15 750	+ 2 %	573	+ 5 %	22 026	+ 3 %

Source : Indicateur rapide de sécurité routière de l'Union européenne du 30/03/20001 (direction générale de l'énergie et des transports de la commission européenne) sauf pour la France, origine ONISR – fichier des accidents.

* facteur correctif pour le nombre de tués : 1,057.

Le nombre de tués diminue de manière assez nette dans les pays où celui-ci est important (Allemagne, France et Portugal) ainsi qu'en Finlande. Il en est pratiquement de même pour les nombres d'accidents et de blessés. Il faut

souligner que, tout comme la France, la plupart des pays de l'Union européenne ont connu un mauvais début d'année 2000. Cette tendance s'est ensuite renversée.

RÉSULTATS DÉFINITIFS ANTÉRIEURS À 2000

Pays de l'Union européenne	1999			1998		
	Accidents	Tués	Blessés	Accidents	Tués	Blessés
Allemagne	395 689	7 772	521 127	377 257	7 792	497 319
Autriche	42 348	1 079	54 967	39 225	963	51 077
Belgique	51 601	1 397	71 146	51 167	1 500	70 760
Danemark	7 605	514	9 394	7 556	499	9 175
Espagne	97 811	5 738	142 894	97 570	5 957	141 377
Finlande	6 997	431	9 052	6 902	400	9 097
France	124 524	8 487	167 114	124 387	8 918	168 054
Grèce	24 231	2 116	32 706	24 819	2 182	33 720
Irlande	ND	ND	ND	8 239	458	12 773
Italie	ND	ND	ND	204 615	6 326	287 516
Luxembourg	1 062	58	1 507	1 058	57	1 518
Pays-Bas	42 271	1 090	51 097	41 299	1 066	49 543
Portugal	ND	ND	ND	49 319	2 126	66 342
Royaume-Uni	242 610	3 564	330 195	246 410	3 581	335 033
Suède	15 834	580	21 964	15 514	531	21 356

Source : IRTAD - International Road Traffic and Accident Database

ND : non disponible

Pour comparer les pays et tenir compte de la diversité de leur taille, on utilise divers indicateurs donnés dans le ta-

bleau ci-après : tué par habitant, tué par véhicule ou tué par kilomètre parcouru.

Principaux indicateurs d'accidentologie des pays de l'Union européenne

Pays de l'Union européenne	Année	Accidents routiers		Données d'exposition				Indicateurs			
		Accidents	Tués (30 jours)	Superficie (km²)	Population (milliers)	Densité (hab/km²)	Parc total (milliers)	Gravité (tués / 1 000 accidents)	Nombre véhicules / 1 000 hab	Taux tués / 1 000 000 hab	Taux tués / 1 000 000 véhicules
Allemagne	1999	395 689	7 772	357 039	82 037	230	50 609	20	617	95	154
Autriche	1999	42 348	1 079	83 850	8 082	96	4 953	25	613	134	218
Belgique	1999	51 601	1 397	30 153	10 213	339	5 596	27	548	137	250
Danemark	1998	7 556	499	43 069	5 294	123	2 327	66	440	94	214
Espagne	1999	97 811	5 738	504 750	39 394	78	22 411	59	569	146	256
Finlande	1999	6 997	431	338 145	5 160	15	2 402	62	466	84	179
France	1999	124 524	8 487	551 208	59 225	107	35 006	68	591	143	242
Grèce	1998	24 819	2 182	131 944	10 521	80	4 323	88	411	207	505
Irlande	1998	8 239	458	70 823	3 705	52	1 511	56	408	124	303
Italie	1998	204 615	6 326	301 260	57 563	191	37 836	31	657	110	167
Luxembourg	1999	1 062	58	2 586	429	166	305	55	711	135	190
Pays-Bas	1999	42 271	1 090	41 526	15 760	380	7 640	26	485	69	143
Portugal	1998	49 319	2 126	92 631	9 474	102	6 924	43	731	224	307
Royaume-Uni	1998	246 410	3 581	244 046	59 236	243	28 140	15	475	60	127
Suède	1999	15 834	580	449 760	8 854	20	4 607	37	520	66	126

Source : IRTAD - International Road Traffic and Accident Database

Sous réserve des remarques citées plus haut, on peut tirer quelques enseignements du tableau précédent. Si on classe les pays suivant l'indicateur usuel d'accidentologie (tués par habitant – cf. *graphique infra.*), les pays ayant les taux les plus faibles sont le Royaume-Uni, la Suède et les Pays-Bas. Par rapport au Portugal situé en dernière position, le taux de tué par habitant est plus de trois fois moins important au Royaume-Uni (224 contre 60).

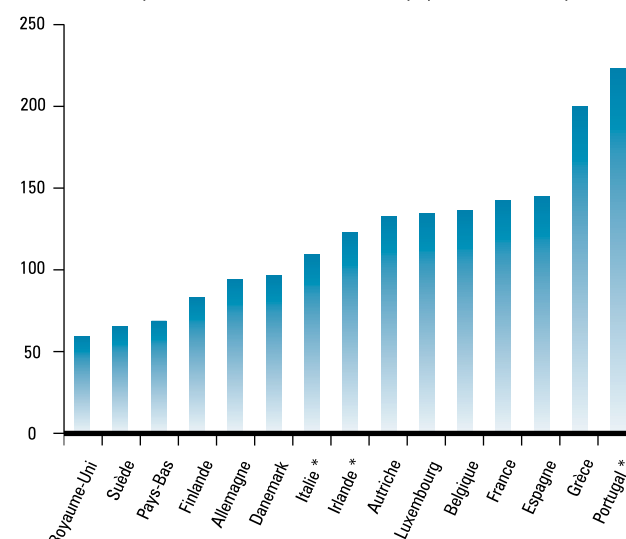
Concernant les variations de cet indicateur entre les pays, on peut faire un parallèle avec les différences entre départements français. Entre les pays européens, le nombre de tués par habitant varie de 1 à 3,33 alors que celui-ci varie de 1 à 10 dans les départements de France métropolitaine.

Excepté l'Italie, ce sont les pays du sud de l'Europe qui ont les taux de tués par habitant les plus importants. À contrario, les pays du nord de l'Europe ont les taux les plus faibles. Cette différence nord-sud se retrouve suivant l'autre indicateur de sécurité routière (tué par véhicule) mais de façon moins flagrante. Néanmoins, la Suède a un taux de tué par véhicule quatre fois plus faible que celui de la Grèce. Le nombre de véhicules par habitant peut être un facteur d'explication de cette différence. D'un peu plus de 400 véhicules pour 1 000 habitants en Irlande, il monte à plus de 700 au Portugal et au Luxembourg.

Concernant la gravité des accidents corporels (donnée par le taux de tués par accident), celui-ci se révèle assez hétérogène entre les pays. Il varie de 15 tués pour 1 000 acci-

dents au Royaume-Uni contre 88 pour la Grèce. Derrière ce dernier pays, la France suit avec un taux de gravité de 68 tués pour 1 000 accidents. Il faut noter qu'une partie de cette divergence peut s'expliquer par des différences méthodologiques (prise en compte ou non des accidents n'ayant entraîné que des blessés légers notamment).

Nombre de tués par million d'habitants suivant les pays de l'Union européenne



Source : IRTAD – International Road Traffic and Accident Database
Données 1999 sauf * 1998

La difficulté est de trouver d'autres indicateurs qui expliquent mieux les différences entre les pays. Une piste réside dans les différences de densité de population. En effet, cette donnée permet de synthétiser des variables nombreuses, comme la part du transport collectif, la part du trafic sur autoroute ou en agglomération, etc. qui ont un impact sur l'accidentologie. Le tableau ci-dessus montre que plus un pays est dense, moins son exposition au risque est importante et donc moins le taux de tués par habitant est élevé.

La France est le troisième pays le plus peuplé de l'Union européenne et celui où le nombre de tués est le plus important ce qui lui donne un taux de tués par habitant parmi les plus élevés de l'Union européenne. Elle détient le troisième parc de véhicules motorisés avec un nombre de tués par véhicule parmi les plus élevés. Elle a par contre une faible densité (107 hab/km²) et doit donc être comparée plutôt avec le Danemark ou l'Espagne qu'avec les Pays-Bas, le Royaume-Uni ou l'Allemagne.

ÉVOLUTION 1989/1999 DES PRINCIPAUX INDICATEURS

Pour appréhender l'évaluation des mesures de sécurité routière dans les différents pays, il a été intéressant d'étudier l'évolution de deux indicateurs sur longue période. Ces deux indicateurs sont le nombre de tués par habitant et celui par kilomètre parcouru.

Pour avoir un nombre de tués à 30 jours sur la période analysée, des coefficients correcteurs ont été appliqués aux pays n'appliquant pas la Convention de Vienne de la façon suivante (entre parenthèses figure le nombre de jours de comptabilisation du tué utilisé par les différents pays) :

- Italie : avant 1999 (7 jours) + 8 %
- France : avant 1992 (6 jours) + 9 %, depuis 1993 (6 jours) + 5,7 %
- Espagne : avant 1993 (24 heures) + 30 %
- Portugal : avant 1997 (24 heures) + 30 %, depuis 1998 (24 heures) + 14 %
- Grèce : avant 1996 (3 jours) + 18 %
- Autriche : avant 1991 (3 jours) + 12 %

Nombre de tués (à 30 jours) par million d'habitants

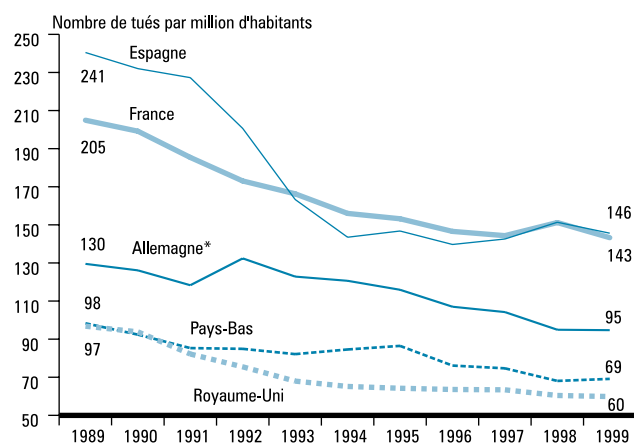
Pays de l'Union européenne	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Allemagne*	130	126	118	132	123	121	116	107	104	95	95
Autriche	206	203	200	178	161	167	150	127	137	119	134
Belgique	201	199	188	167	165	168	143	134	134	147	137
Danemark	131	123	118	112	108	105	112	98	93	94	97
Espagne	241	232	227	201	163	144	147	140	143	151	146
Finlande	148	130	126	120	96	95	86	79	85	78	84
France	205	199	185	173	166	156	153	147	144	151	143
Grèce	199	202	206	209	208	216	231	206	200	207	201
Irlande	131	136	126	117	121	114	121	124	128	124	ND
Italie	120	124	140	141	126	124	123	117	117	110	ND
Luxembourg	179	185	208	187	192	165	170	172	144	134	135
Pays-Bas	98	92	85	85	82	85	86	76	75	68	69
Portugal	276	282	302	289	252	233	252	254	234	224	ND
Royaume-Uni	97	94	82	75	68	65	64	64	63	60	60
Suède	107	91	87	88	73	67	65	61	61	60	66

Source : IRTAD - International Road Traffic and Accident Database

* Jusqu'à l'année 1991, République Fédérale d'Allemagne

ND : non disponible

Évolution du nombre de tués à 30 jours par million d'habitants



* jusqu'à l'année 1991, République Fédérale d'Allemagne

Source : IRTAD - International Road Traffic and Accident Database

Sur onze ans, le nombre de tués par habitant diminue pour la plupart des états membres de l'Union européenne, sauf pour la Grèce. Néanmoins, depuis quelques années, il a tendance à se stabiliser. Sur les onze pays pour lesquels les données complètes sont disponibles en 1999, le nombre de tués par habitant a augmenté pour six pays entre 1998 et 1999 (progression faible néanmoins), stagné pour deux pays et diminué pour trois d'entre eux (Belgique, Espagne et France). Ces derniers avaient en 1998 et 1999, les taux parmi les plus élevés.

Nombre de tués (à 30 jours) par milliard de kilomètres parcourus

Pays de l'Union européenne	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Allemagne*	17,0	16,2	15,0	18,0	16,7	16,6	15,7	14,4	13,8	12,4	12,2
Autriche	29,4	27,9	27,0	23,3	20,9	21,0	18,6	15,3	16,1	13,7	14,9
Belgique	29,1	28,1	25,4	22,2	21,7	21,4	18,1	16,7	16,4	17,4	15,7
Danemark	18,8	17,3	16,2	14,8	14,2	13,6	14,0	12,0	11,3	11,2	ND
Espagne	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
Finlande	19,0	16,3	16,1	14,2	11,5	11,5	10,5	9,5	10,1	8,9	9,4
France	27,3	25,7	23,4	21,4	20,3	18,5	17,9	17,0	16,4	16,8	16,2
Grèce	ND	ND	ND	ND	34,3	34,1	34,6	29,6	27,3	26,7	ND
Irlande	19,4	19,2	17,5	15,8	15,8	13,8	13,7	13,1	ND	ND	ND
Italie	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
Luxembourg	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
Pays-Bas	15,1	14,2	12,8	12,4	12,0	11,9	12,1	10,7	10,2	9,3	ND
Portugal	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
Royaume-Uni	ND	ND	11,2	10,3	9,3	8,7	8,5	8,2	8,1	ND	ND
Suède	13,9	12,0	11,5	11,6	9,9	9,1	8,6	8,1	8,1	7,9	8,3

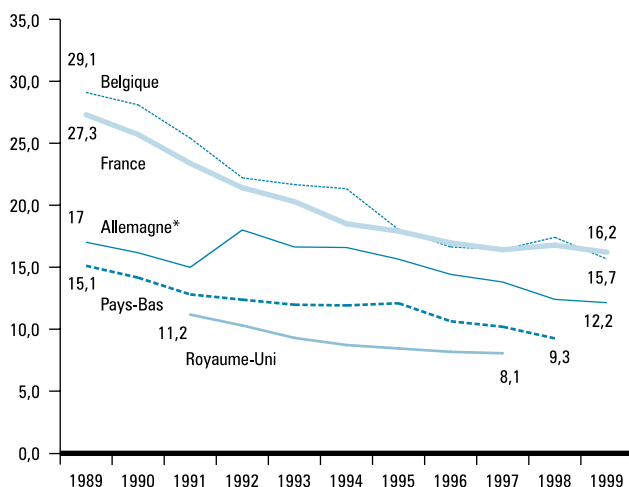
Source : IRTAD - International Road Traffic and Accident Database

* Jusqu'à l'année 1991, République Fédérale d'Allemagne

ND : non disponible

Évolution du nombre de tués à 30 jours par milliard de km parcourus

Nombre de tués par milliard de km parcourus



* jusqu'à l'année 1991, République Fédérale d'Allemagne

Source : IRTAD - International Road Traffic and Accident Database

Sur l'ensemble de la période étudiée, l'indicateur utilisé est indisponible pour uniquement quatre pays : l'Espagne, l'Italie, le Luxembourg et le Portugal. Pour les autres pays, celui-ci baisse régulièrement d'année en année du fait de la baisse du nombre de tués et de l'augmentation du trafic. À quelques exceptions près, le classement par pays pour cet indicateur est quasiment le même que pour les autres indicateurs même si pour celui-ci, les pays sont plus proches les uns des autres.

Comparaisons avec d'autres modes de transport en 1999

De véritables comparaisons entre les différents modes de transport sont rendues difficiles par l'absence de définitions et de références communes, aussi se limitera-t-on ici à la présentation globale des données brutes d'accidents et d'activité et à une comparaison partielle des différents modes de transports en s'attachant plus aux ordres de grandeur qu'à la précision des chiffres. Les résultats portent sur la dernière année disponible, à savoir l'année 1999.

LES TRANSPORTS AÉRIENS

Accidents d'avions avec des victimes corporelles

Sont pris en compte les accidents survenus, en France ou à l'étranger, à des appareils d'immatriculation ou d'exploitation française.

	Aviation commerciale ¹	Aviation générale ²	Travail aérien ³	Ensemble
Nombre d'accidents corporels	6	79	6	90
Nombre de tués ⁴	27	59	2	88
Nombre de blessés	83	58	4	145

1. Avions et hélicoptères (compagnies et sociétés).

2. Avions, hélicoptères et ULM (aéroclubs, écoles, sociétés, privés).

3. Avions, hélicoptères et ULM (sociétés et privés : épandage agricole, photo-cinéma, publicité aérienne, surveillance, héli-treuilage...).

4. Décédés dans les trois jours.

Indicateurs d'activité

En 1999, le parc global (source bureau Véritas) représentait 11 927 aéronefs répartis en :

- 8 136 avions (dont 701 pour le transport public) ;
- 799 hélicoptères ;
- 2 195 planeurs ;
- 783 ballons libres ;
- 14 autres.

Le trafic commercial total des grandes compagnies aériennes nationales (Source : Direction générale de l'aviation civile et Groupe Air France) s'élevait en 1999 à :

- 117,5 milliards de passagers-kilomètres transportés ;
- 12,8 millions de tonnes-kilomètres transportées.

LES TRANSPORTS FERROVIAIRES (hors RATP et métros de province)

Accidents de chemin de fer avec des victimes corporelles

Sont pris en compte les accidents dans lesquels est impliqué un véhicule ferroviaire (ou car SNCF) en mouvement ayant entraîné une conséquence grave :

- mort ou blessure grave ;

- avaries importantes au matériel, à la voie ou à d'autres installations ;
- perturbations importantes dans la circulation des trains.

Accidents de chemin de fer

Nombre d'accidents ¹	370
Accidents de train dont : - collisions - déraillements	89 47 42
Accidents de cars	0
Accidents individuels ²	115
Autres accidents ³	166
Nombre de tués ⁴	63
Agents en service ^{5,6} Voyageurs ⁶ dont voyageurs par accident de train ⁶	4 11 0
Autres personnes ⁷	48
Nombre de blessés graves ⁸	59
Agents en service ^{5,6} Voyageurs ⁶ dont voyageurs par accident de train ⁶	3 23 0
Autres personnes ⁷	33

Accidents de passage à niveau⁹

Nombre d'accidents	181
Collisions de véhicules ferroviaires et routiers sur passage à niveau : - gardés - avec signalisation automatique - non gardés (sans barrière ni signalisation) Accidents de piétons	6 132 26 17
Nombre de tués ¹⁰	46
Nombre de blessés graves ¹⁰	16

Source : SNCF, Direction économie et finances. Direction du contrôle de gestion.

Pôle « autres informations de gestion ».

1. Accidents dans lesquels est impliqué un véhicule ferroviaire (ou car SNCF) en mouvement. Toutefois, ne sont pris en compte que ceux ayant entraîné une « conséquence grave » : mort ou blessures graves ;

2. Notamment : chute d'un train, heurt par un train ... (non compris, les suicides et tentatives de suicide).

3. Par exemple : avaries en pleine voie de véhicules moteurs, rupture de caténaire. Y compris les accidents de cars.

4. Personnes décédées le jour ou le lendemain de l'accident.

5. Il s'agit d'une partie des accidents du travail survenus lors d'accidents entrant dans le cadre de la définition¹.

6. Y compris les agents victimes de collisions aux passages à niveaux.

7. Y compris les ouvriers d'entreprises travaillant sur le réseau SNCF.

8. Est considérée comme blessée grave toute personne dont la gravité des lésions corporelles a entraîné une hospitalisation de plus de trois jours.

9. Non compris dans la rubrique « accidents de chemins de fer ».

10. Non compris les agents et voyageurs victimes de collisions aux passages à niveaux.

Indicateurs d'activité

Le parcours effectué par les véhicules à moteur de la SNCF, qui comprend les parcours effectués à l'étranger mais ne comprend pas les parcours sur le réseau SNCF des véhicules des administrations étrangères, représentait en 1999 : 673,4 millions de kilomètres (631,9 en 1990).

Le trafic commercial s'élevait à 66,6 milliards de voyageurs-kilomètres (63,7 en 1990) et à 54,4 milliards de tonnes-kilomètres de fret (51,5 en 1990).

LES TRANSPORTS ROUTIERS

Le bilan des accidents corporels était le suivant en 1999 :

- 124 524 accidents corporels ;
- 8 029 tués à 6 jours, dont 5 161 usagers de VL ;
- 167 572 blessés.

Indicateurs d'activité

Le parc global des véhicules à quatre et à deux-roues immatriculés représentait 34,3 millions de véhicules dont 27,5 millions de voitures particulières.

Le nombre de voyageurs x kilomètres en véhicule particulier s'élevait en 1999 à 700 milliards.

COMPARAISONS ENTRE CES TROIS MODES DE TRANSPORT

L'objectif est d'estimer un niveau de risque pour l'utilisateur d'un de ces trois modes de transport.

Compte tenu de l'imprécision des chiffres, on s'intéressera plus aux ordres de grandeur qu'à la réalité des résultats. L'élément de comparaison sera le nombre de tués rapporté au nombre de passagers x kilomètres.

Les définitions des tués, différentes suivant les trois modes de transports étudiés (tué à 2,3 ou 6 jours), sont malgré tout assez proches en terme de résultat.

Pour les transports aériens, nous nous limiterons à l'aviation commerciale, seul domaine où les passagers-kilomètres sont connus.

Pour les transports ferroviaires aux seuls voyageurs à l'exclusion des agents de l'entreprise de transport et des sociétés de service travaillant pour le transporteur ; de façon à éviter les doubles comptes, nous éliminerons les tués sur les passages à niveau comptabilisés dans les transports routiers.

Ne sont pas comptabilisés la RATP et les métros de province pour lesquels nous manquons de données.

Pour les transports routiers, nous ne prendrons en compte que les véhicules particuliers.

Pour les calculs de passagers x kilomètres, il s'agit d'estimations. Elles sont cohérentes avec les champs retenus pour les statistiques d'accidents et de victimes des trois modes de transport (y compris parcours effectués sur le territoire étranger par les avions des compagnies aériennes françaises, mais uniquement parcours sur le territoire français pour les transports ferroviaires et routiers).

Les chiffres des tués des transports aériens étant très faibles en moyenne, et donc sujets à des variations importantes, nous effectuerons une comparaison sur une moyenne des cinq dernières années.

Globalement, on voit donc que le moyen de transports le plus sûr en terme de tués rapporté au nombre de passagers x kilomètres est l'avion. Le train reste assez proche. L'automobile est loin derrière.

On peut estimer, avec prudence, que sur les années 1995 à 1999, l'avion est 1,7 fois plus sûr que le train ou 50 fois plus que l'automobile.

Évaluation du risque encouru par l'utilisateur hors attentat

	Nombre de tués						Nombre de passagers x km (en milliards)						Nombre moyen de tués pour 1 milliard de passagers x km
	1995	1996	1997	1998	1999	Moy.	1995	1996	1997	1998	1999	Moy.	
Transports aériens	30	1	10	14	27	16,4	78,7	96,7	103,0	108,7	117,5	100,9	0,16
Transports ferroviaires	22	14	22	14	11	16,6	55,5	59,8	61,8	64,5	66,6	61,6	0,27
Transports routiers (véhicules particuliers)	5 389	5 240	5 069	5 491	5 161	5 270	640	649	660	679	700	665,6	7,92

5 | *Éléments d'appréciation*

Ensemble des accidents matériels et corporels de 1988 à 1999

QUELQUES DÉFINITIONS

Responsabilité civile : la garantie de responsabilité civile est obligatoirement souscrite par tout automobiliste pour permettre de couvrir les dommages matériels et corporels causés à autrui par son véhicule.

Sinistre avec suite : un sinistre est avec suite lorsqu'il entraîne un débours de la part de la société d'assurances. Dans le cas contraire, il est sans suite.

Véhicule année : un véhicule année représente 365 jours d'assurance de véhicule, soit un véhicule assuré du 1^{er} janvier au 31 décembre ou 2 véhicules assurés du 1^{er} janvier au 30 juin ou 3 véhicules assurés du 1^{er} janvier au 30 avril.

Fréquence : la fréquence est obtenue en faisant le rapport du nombre de sinistres avec suite rapporté à celui des véhicules année. Elle est de par la loi des grands nombres un indicateur de la probabilité de survenance d'un accident.

Coût moyen : le coût moyen est obtenu en rapportant la charge des sinistres, soit les sommes payées ou provisionnées, au nombre de sinistres correspondant.

ÉVOLUTION DE LA FRÉQUENCE DES SINISTRES AVEC SUITE DE 1988 À 1999 – RESPONSABILITÉ CIVILE

Ces résultats obtenus par la Statistique commune automobile concernent les véhicules de première catégorie, soit les voitures particulières et les véhicules utilitaires dont le PTAC ne dépasse pas 3,5 tonnes accessibles avec un permis B.

Ils sont constitués par l'étude exhaustive du portefeuille de quelques sociétés qui fournissent des informations sur les véhicules qu'elles assurent ainsi que les sinistres correspondants. L'ensemble de ces portefeuilles constitue un parc d'environ 4 000 000 de véhicules qui permet de suivre l'évolution des fréquences et des coûts moyens par garantie :

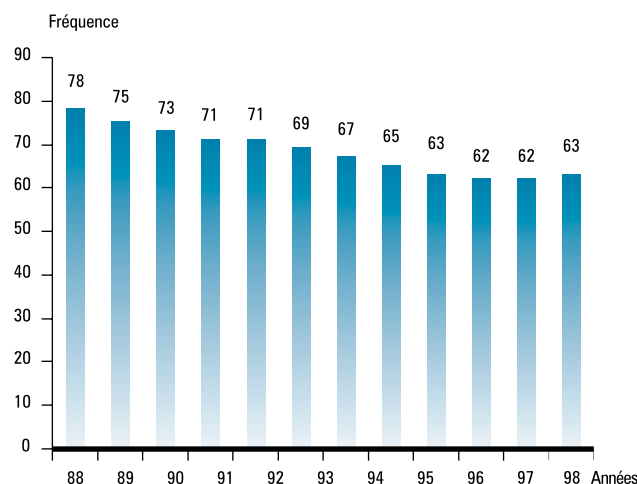
Évolution de la fréquence des véhicules de première catégorie en responsabilité civile et dommages tous accidents

Année	Fréquence 0/00		
	Matérielle	Corporelle	Matérielle + corporelle
1988	68,0	10,0	78
1989	65,5	9,5	75
1990	64,1	8,9	73
1991	62,7	8,3	71
1992	63,0	8,0	71
1993	61,3	7,7	69
1994	59,6	7,4	67
1995	57,5	7,5	65
1996	55,8	7,2	63
1997	54,8	7,2	62
1998	54,8	7,2	62
1999	56,0	7,0	63

Source : FFSA - Statistique commune automobile.

La fréquence croît légèrement en 1999 après avoir diminué entre 1988 et 1998. La fréquence des accidents corporels de responsabilité civile s'est réduite plus rapidement sur le moyen terme que celle des sinistres matériels. Cependant, en 1999, il est possible d'observer une baisse de la fréquence en corporel et parallèlement une légère hausse est observée en matériel.

Évolution de la fréquence des sinistres avec suite



ÉVOLUTION DU CÔÛT MOYEN DES SINISTRES MATÉRIELS ET CORPORELS AVEC SUITE DE 1988 À 1999 – RESPONSABILITÉ CIVILE

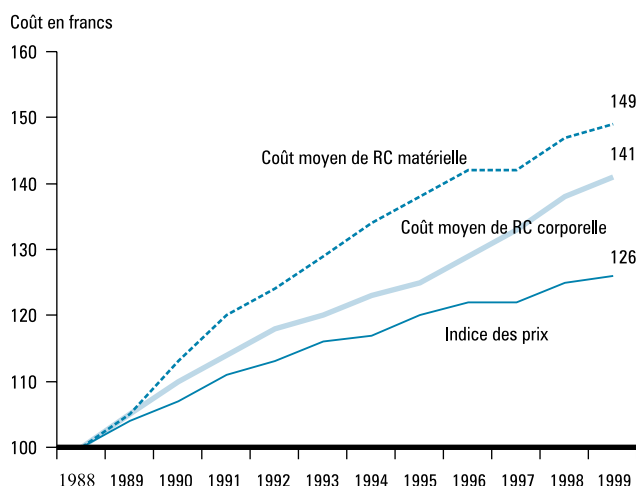
Évolution du coût moyen des sinistres des véhicules de première catégorie en responsabilité civile corporelle et matérielle (base 100 en 1988)

Année	Coût moyen de RC corporelle	Coût moyen de RC matérielle	Indice des prix
1988	100	100	100
1989	105	105	104
1990	110	113	107
1991	114	120	111
1992	118	124	113
1993	120	129	116
1994	123	134	117
1995	125	138	120
1996	129	142	122
1997	133	142	122
1998	138	147	125
1999	141	149	126

Source : Statistique commune automobile.

En 1999, la progression du coût moyen des sinistres matériels est voisine de celle de l'indice des prix. Cette tendance s'explique par une faible progression du taux horaire de la main d'œuvre carrosserie atténuée par une stabilité du prix des pièces détachées et des efforts de productivité en réparation des véhicules.

Évolution du coût moyen des sinistres avec suite



ESTIMATION DU NOMBRE D'ACCIDENTS MATÉRIELS ET CORPORELS EN 1999

En 1999, 4 056 800 dossiers pour sinistres de responsabilité civile ont été ouverts. En moyenne, chaque accident entraîne l'ouverture de 1,72 dossier. On peut donc estimer le nombre d'accidents à $4\,056\,800 / 1,72 = 2\,358\,000$. Il s'agit d'accidents sur la voie publique faisant l'objet d'une déclaration aux différentes sociétés d'assurances.

Pour les accidents survenus en 1998, les sociétés d'assurances ont payé ou provisionné 73,6 milliards de francs (hors frais de gestion) dont 52,7 milliards de francs pour les dommages matériels (+ 4,3 % par rapport à 1997) et 20,9 milliards de francs pour les sinistres corporels (- 1 % par rapport à 1997).

CONVENTION GÉNÉRALE D'INDEMNISATION DIRECTE DE L'ASSURÉ ET DE RECOURS ENTRE SOCIÉTÉS D'ASSURANCES AUTOMOBILE

Le 1^{er} janvier 1997 l'IDA a été regroupée avec d'autres dispositifs conventionnels et est devenue le titre V de la CGIRSA. Les cas de barème ont été simplifiés. La mécanique de ce dispositif reste identique et s'applique si :

- il y a collision entre deux véhicules à moteur ;
- le tiers responsable (partiellement ou totalement) est identifié ;
- le montant des dommages matériels subis par le véhicule assuré ne dépasse pas une valeur plafond fixée chaque année.

Les recours se font sur la base d'un forfait déterminé chaque année. Le bilan statistique de cette convention est le suivant :

Année de présentation	Nombre	Montant	Coût moyen (en francs)	Forfait (en francs)
1988	1 856 000	8 507 904 000	4 584	5 120
1989	1 829 000	8 782 858 000	4 802	5 400
1990	1 855 000	9 638 580 000	5 196	5 400
1991	1 873 000	10 323 976 000	5 512	5 800
1992	1 870 000	10 696 400 000	5 720	5 800
1993	1 828 000	10 898 536 000	5 962	5 800
1994	1 781 000	11 061 791 000	6 211	6 200
1995	1 716 000	11 025 300 000	6 425	6 200
1996	1 700 265	11 288 059 335	6 639	6 400
1997	1 687 148	11 511 410 804	6 823	6 400
1998	1 741 182	12 341 498 016	7 088	6 800
1999	1 760 159	12 576 336 055	7 145	7 200

RÉPARTITION DE 100 FRANCS DE SINISTRES PAYÉS PAR GARANTIE ET NATURE D'INDEMNITÉS EN 1999

Ces estimations sont effectuées à partir de différents sondages et enquêtes réalisés par la FFSA (Fédération française des sociétés d'assurances dommages).

Globalement, pour 100 francs de sinistres payés, hors frais de gestion, la répartition par garantie est la suivante :

Responsabilité civile	50,8
Dommage tous accidents	34,0
Vol	8,8
Bris de glaces	5,1
Garantie du conducteur responsable	1,3
Total toutes garanties	100,0

Plus spécialement, pour la seule garantie de responsabilité civile, la charge réglée ou provisionnée en 1999 se ventile de la manière suivante :

Dommages matériels et réparations

Main-d'œuvre	13,8
Pièces détachées	20,0
Pertes totales	11,0
Total des dommages matériels	44,8
(dont dommages matériels des sinistres corporels)	4,4

Dommages corporels

Frais médicaux, pharmaceutiques et hospitalisation	10,7
Incapacité temporaire	5,6
Capitaux constitutifs	15,2
Pretium doloris	6,8
Préjudice esthétique	2,4
Préjudice moral	6,6
Autres	3,5
Total des dommages corporels	50,8

Frais

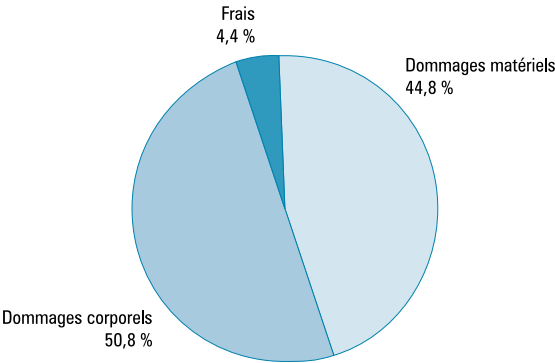
Total des frais de justice et d'expertise (frais de gestion exclus)	4,4
---	-----

TOTAL GÉNÉRAL 100,0

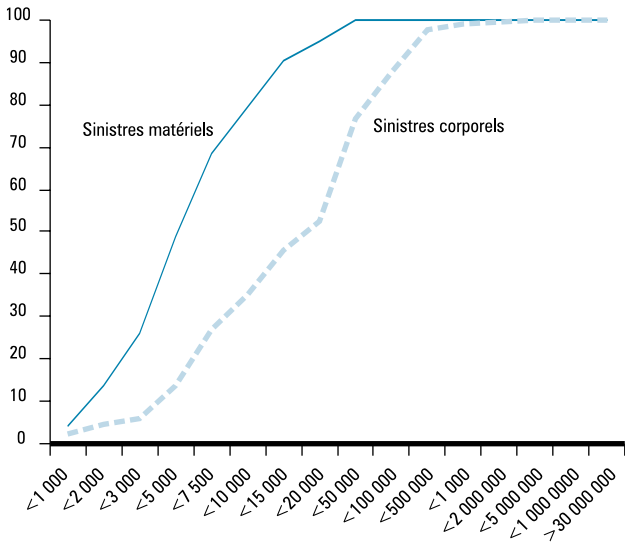
Globalement sur 100 francs de sinistres payés :

- 50,8 concernent les dommages corporels ;
- 44,8 les dommages matériels ;
- 4,4 les frais divers.

Répartition de 100 francs de sinistre au titre de la responsabilité civile



Répartition des sinistres matériels et corporels avec suite par tranches de coût



Distribution des sinistres de responsabilité civile survenus en 1996

Tranches de coût (en francs)	Sinistres matériels		Sinistres corporels	
	Nombre % cumulés	Montant % cumulés	Nombre % cumulés	Montant % cumulés
Moins de 1 000	4,1	0,3	2,1	0,0
Moins de 2 000	13,8	2,3	4,5	0,1
Moins de 3 000	25,9	6,4	6,1	0,1
Moins de 5 000	48,9	18,7	13,5	0,5
Moins de 7 500	68,3	34,8	27,0	1,5
Moins de 10 000	79,5	47,9	35,1	2,3
Moins de 15 000	90,4	65,6	45,7	3,9
Moins de 20 000	94,9	76,0	52,3	5,3
Moins de 50 000	100,0	95,1	76,5	15,0
Moins de 100 000	100,0	98,4	87,6	24,3
Moins de 500 000	100,0	99,5	97,7	50,3
Moins de 1 000 000	100,0	99,6	99,1	61,9
Moins de 2 000 000	100,0	100,0	99,6	70,0
Moins de 5 000 000	100,0	100,0	99,8	80,8
Moins de 10 000 000	100,0	100,0	100,0	91,0
Plus de 30 000 000	100,0	100,0	100,0	100,0
Ensemble	100,0	100,0	100,0	100,0

Dans cette répartition, il faut remarquer que moins de 0,1 % des sinistres dépassent un million de francs et re-
présentent près du cinquième de la charge totale de la responsabilité civile.

Le coût de l'insécurité routière en 2000

LE COÛT INDIVIDUEL DES ACCIDENTS EN 1999

Le rapport sur le « Prix de la vie humaine, application à l'évaluation du coût économique de l'insécurité routière »¹ décrit les différentes composantes du prix de la vie humaine et les calcule en appliquant la « méthode du capital humain compensé » aux statistiques de 1990. Il distingue en particulier :

Les coûts marchands directs

- **Les coûts médicaux et sociaux** (coût des services de transport sanitaire, coût des premiers secours, coût des soins médicaux, coût des médicaments et appareillages spéciaux, coût de la convalescence, coût funéraire, coût de rééducation, coût de réinsertion, coût de l'aide à domicile).
- **Les coûts matériels** (dommages occasionnés aux véhicules, dommages causés au domaine public, dommages causés à la propriété, dommages matériels causés aux personnes impliquées dans l'accident, dommages causés à l'environnement, frais divers : consommation de carburant dans le trafic, congestionné par l'accident, remorquage, déplacements).
- **Les frais généraux** (frais des services d'incendie, frais de police, frais d'expertise, frais de justice, coût des services d'assurance, frais d'administration divers).

Les coûts marchands indirects

- **Perte de production future** des tués, des blessés – perte de production temporaire – des personnes emprisonnées – éventuellement – suite à l'accident ; des personnes bloquées par l'accident, des membres du ménage du (des) blessés.
- **Perte de production potentielle** (de la descendance potentielle de l'accidenté, des chômeurs, des volontaires, des personnes effectuant des travaux ménagers, des retraités).

Les coûts non marchands

Le calcul des coûts non marchands est fondé sur la jurisprudence des compagnies d'assurances.

- **Cas du tué** (préjudice moral, prétiun mortis, transfert du prétiun doloris du mort aux héritiers).

- **Cas du blessé** (prétiun doloris, préjudice esthétique, préjudice d'agrément, préjudice sexuel, préjudices annexes, préjudice de tiers subi par ricochet).

Pour 1999, l'actualisation des valeurs conduit aux chiffres suivants : 3 950 380 F pour les tués, dont 88 % de coût marchands indirects, 406 812 F pour les blessés graves, 86 478 F pour les blessés légers et 22 205 F pour les dégâts matériels. C'est sur cette base qu'avait été calculé dans le dernier bilan annuel de la sécurité routière le coût de l'insécurité routière.

Un groupe de travail du Commissariat Général au Plan a été chargé de réactualiser ce travail en étudiant en particulier les différentes approches des autres pays industrialisés. Il conclut à la corrélation entre le PIB par tête et le coût de la vie humaine et préconise dans le cas de la France d'adopter une valeur de 1 million d'euros valeur 1999 pour les tués, 150 000 euros pour les blessés graves, 22 000 euros pour les blessés légers et 5 500 euros pour les dégâts matériels.

COÛT GLOBAL DE L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE EN 2000

En actualisant ces valeurs pour 2000, on obtient les résultats suivants :

Estimation du coût des accidents corporels en 2000

Nombre de tués à 30 jours : 8 079 ; coût des tués : 53,8 milliards de francs.

Nombre de blessés graves : 26 971 ; coût des blessés graves : 27,0 milliards de francs.

Nombre de blessés légers : 162 117 ; coût des blessés légers : 23,8 milliards de francs.

Soit un coût de **104,6 milliards de francs 2000**.

Estimation du coût des accidents matériels

82 milliards de francs 1999

Le coût de l'insécurité routière est estimé à 186,6 milliards de francs en 2000

1 De M. Le Net, directeur de recherche à l'école nationale des ponts et chaussées, remis au Commissariat général du plan (CGP) et au ministère de l'Équipement, du Logement et des Transports en juillet 1992

Le permis à points en 2000

Après la très forte progression en 1994 (+ 98,1 % par rapport à 1993) du nombre des dossiers traités consécutivement au constat d'une infraction susceptible d'entraîner un retrait de points, l'évolution s'est faite par paliers, avec une alternance de relatives stagnations (+ 2,7 % en 1995, + 3,5 % en 1997 et - 0,3 % en 1998) suivies de reprises plus ou moins prononcées (+ 25,8 % en 1996 et + 5,7 % en 1999). La pause apparue dans l'évolution du nombre de dossiers traités au cours des années 1997 et 1998 semble n'être qu'un épisode conjoncturel et non pas la manifestation des prémices d'une tendance durable. En effet, les résultats de l'année 2000 montrent une progression de 9,2 % du nombre des dossiers traités (de 1 103 179 à 1 204 372).

Le nombre de points retirés suit une évolution identique : il a très fortement progressé en 1994 (+ 102,9 %) puis connu des périodes de baisse (- 5,1 % en 1995), de hausse (+ 25,2 % en 1996) puis de stabilité (+ 1,4 % en 1997 et - 1,9 % en 1998). L'année 1999 a été marquée par l'amorce d'une reprise (+ 4,2 %) confirmée par les résultats de l'année 2000 : avec 3 175 619 points retirés (2 940 562 en 1999) la progression est de 8,0 %.

Le nombre des dossiers traités et des points retirés suit l'évolution du nombre des infractions visées par le système du permis à points avec la même alternance des années de hausses plus ou moins fortes (+ 99,5 % en 1994, + 25,3 % en 1996 ou + 5,6 % en 1999), et des années de stagnation voire de baisse (+ 2,4 % en 1995, + 3,6 % en 1997 et même - 0,3 % en 1998). Cette année, en passant de 1 124 419 à 1 226 267 infractions traitées dans le cadre de l'exécution du système du permis à points, la progression est de 9,1 %.

L'évolution de ces trois indicateurs jusqu'en 1995 pouvait laisser penser que la mise en place du système du permis à points avait eu un impact psychologique sur les automobilistes, induisant ainsi une modification de leur comportement individuel. Depuis 1996, leur évolution par paliers semble indiquer que ses effets sont passés et qu'il y a une alternance de périodes où les conducteurs sont disciplinés et de périodes de relâchement qui sont peut-être à mettre en relation directe avec la plus ou moins forte présence des forces de l'ordre sur les axes routiers.

Les contrevenants

Comme les années précédentes, beaucoup plus de dossiers sont établis à l'encontre des hommes (968 366 dossiers, soit 80,4 % de l'ensemble) que des femmes (236 006 : 19,6 %). Ces données sont relativement stables d'une année à l'autre et la progression est sensiblement identique pour les deux sexes (+ 9,3 % pour les hommes et + 8,9 % pour les femmes). Cette évolution est bien sûr identique à celle des infractions relevées dont le nombre progresse cette année de 9,1 % pour les hommes et de 8,7 % pour les femmes et celle des points retirés suit le même schéma : + 8,1 % pour les hommes et + 7,7 % pour les femmes.

Les tranches d'âge des 26-35 ans et 36-50 ans sont, comme par le passé, celles où tous, hommes (59,4 % d'entre eux) et femmes (65,9 %), enfreignent le plus le code de la route ; les moins de 25 ans et les plus de 50 ans ont beaucoup moins de dossiers (22,9 % pour les jeunes et 16,4 % pour les aînés).

Les catégories d'infractions

Parmi les catégories d'infractions susceptibles d'entraîner un retrait de points, celle des excès de vitesse est toujours prédominante. Les six autres n'apparaissent que de façon moindre, avec cependant un petit pic pour les infractions à l'obligation du port du casque ou de la ceinture de sécurité. Les infractions relatives à l'alcoolémie (8,8 %) ne viennent qu'au quatrième rang.

Les excès de vitesse (581 852 contre 517 584 en 1999) progressent de 12,4 % (contre 10,9 % l'an passé) et sont de loin les infractions les plus communément sanctionnées. Ils sont pour l'essentiel commis par des hommes (453 937) mais la part des femmes n'est pas négligeable (127 915) et progresse à l'identique quel que soit le sexe. Globalement, leur importance a décliné au cours des dernières années (44,9 % de l'ensemble des infractions traitées en 1996, 44,1 % en 1997 et 43,8 % en 1998) mais augmente sa part en 1999 (46,0 %), augmentation qui se confirme cette année puisqu'ils constituent 47,5 % des infractions traitées dans le cadre de l'exécution du permis à points.

En deuxième position, mais bien loin derrière, le *non-port du casque* ou de la *ceinture de sécurité* constitue 24,9 % des infractions traitées et leur proportion dans l'ensemble des infractions sanctionnées continue d'augmenter assez régulièrement. Leur nombre brut continue lui aussi de croître et, après avoir marqué le pas en 1999 (+ 2,4 %) leur nombre progresse cette année de 9,6 %.

En outre, il convient de noter la poursuite de l'accélération de la progression en nombre (+ 8,1 % contre + 5,2 % en 1999, + 4,2 % en 1998 et + 3,4 % en 1997) et la stagnation en importance (8,8 % cette année, 8,9 % en 1999, et 8,9 % en 1998) des infractions liées à l'*alcoolémie*. Comme en 1998 et 1999 leur rythme de progression se ralentit mais reste plus fort chez les femmes (+ 10,7 %) que chez les hommes (+ 7,9 %).

Les classes d'infractions

S'agissant des classes d'infractions, on constate que ce sont surtout les infractions de quatrième classe qui prédominent largement et ce sont aussi celles qui entraînent le plus de retraits de points. En outre, il faut garder à l'esprit qu'elle est celle qui regroupe le plus grand nombre d'infractions dont la plupart des excès de vitesse.

Avec 792 191 infractions commises en 2000 (64,6 % de l'ensemble), la quatrième classe reste très largement majoritaire.

La deuxième classe vient toujours au deuxième rang (25,7 % des infractions).

Au troisième rang, mais très loin derrière, viennent les *délits* (7,8 % du total des infractions sanctionnées par un retrait de points).

Les retraits de points

Au niveau des retraits de points, la règle est la concordance avec la catégorie et la classe des infractions.

Les dossiers les plus communément établis concernent toujours les infractions à un point (29,2 % des dossiers).

Les infractions à trois points viennent au deuxième rang (24,6 % des dossiers)

Les infractions à deux points se retrouvent au troisième rang (21,4 % des dossiers).

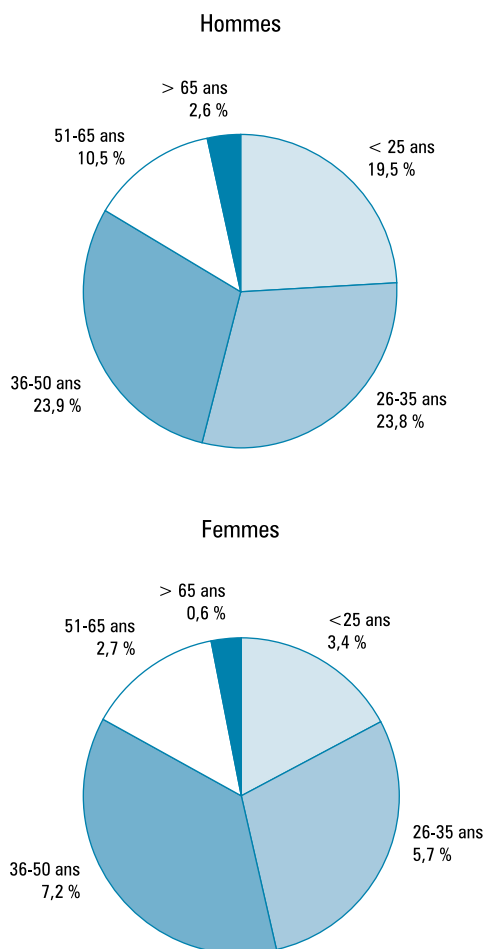
Les permis invalides

Au cours de l'année 2000 on compte 11 758 permis de conduire invalidés (+ 11,5 % par rapport à 1999) dont 11 335 pour les hommes (96,4 % de l'ensemble) et 423 pour les femmes (3,6 %) et leur nombre augmente plus fortement pour les hommes (+ 11,6 %) que pour les femmes (+ 7,4 %).

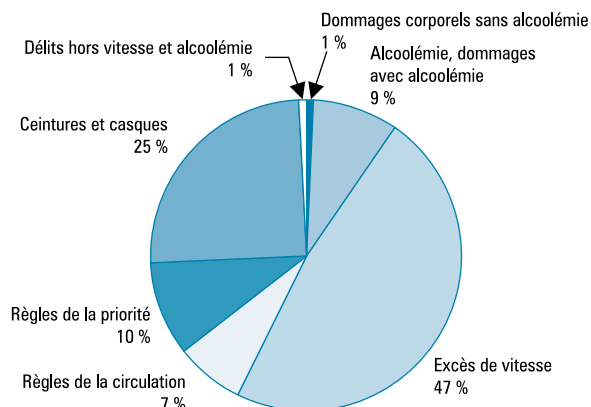
Jusqu'à l'année dernière, il y a eu une continuité dans l'évolution : le mouvement de hausse apparu dès l'application du système du permis à points, est allé en s'émuissant (+ 62,0 % en 1996, + 23,0 % en 1997, + 6,4 % en 1998) jusqu'à devenir négatif (- 4,6 % en 1999). Cette année est marquée par une légère reprise qu'il est facile de mettre en relation directe avec l'augmentation du nombre des infractions traitées, des dossiers établis et des points retirés.

Ces invalidations du permis de conduire concernent tous les conducteurs, quels que soient leur âge et leur ancienneté de permis. On doit toutefois remarquer qu'elles touchent surtout des conducteurs de moins de quarante ans dont l'ancienneté de permis est comprise entre quatre et dix ans.

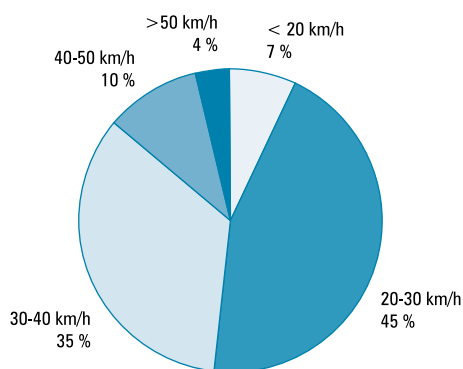
Répartition des retraits de points par sexe et par âge en 2000



Répartition des infractions inscrites au SNPC en 2000



Répartition des infractions vitesse inscrites au SNPC en 2000



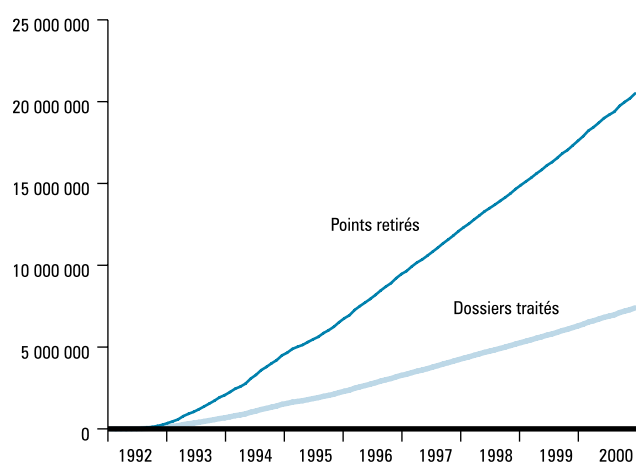
LA RECONSTITUTION DU CAPITAL DE POINTS/ LES STAGES/LES CENTRES

La reconstitution du capital de points du conducteur s'appuie sur deux procédures :

- l'application de la règle des trois ans ;
- le suivi d'un stage de sensibilisation.

L'application de la règle des trois années passées sans commettre de nouvelle infraction entraînant retrait de points, a bénéficié à 779 656 conducteurs. En 1999, 789 827 conducteurs avaient été concernés. Soit une légère baisse de 1,3 %. Cette diminution fait suite à une forte progression enregistrée entre 1998 et 1999 (+ 33,2 %). Le graphique ci-dessous illustre l'évolution depuis 1995 :

Cumul des dossiers traités et des points retirés

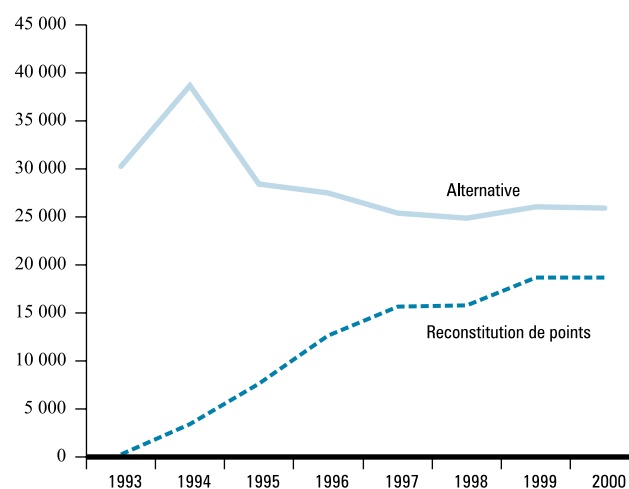


Les stages en 2000

L'inversion de tendance enregistrée en 1999 se stabilise en 2000. On observe une très légère baisse du nombre de stagiaires ayant volontairement suivi un stage afin de reconstituer partiellement leur capital de points. De 18 699 stagiaires enregistrés en 1999, on passe à 18 631 pour l'année 2000, soit une diminution de 0,4 %, ce qui permet de parler de stabilité ou de palier dans la progression continue qui caractérisait les années antérieures. En ce qui concerne les stagiaires dans le cadre de l'alternative aux poursuites judiciaires, on procède au même constat en 2000. On passe de 26 026 en 1999 à 26 016, soit une cer-

taine stabilité. On peut noter que ce chiffre reste très au-dessus de ceux de 1998 (24 824 stagiaires) et de 1997 (25 393 stagiaires). Ce palier n'engage pas les années à venir. En effet, la mise en application récente des mesures relatives au conducteur novice ayant commis une infraction entraînant une perte de points au moins égale à quatre se traduit par l'obligation de suivre le stage de sensibilisation aux causes et conséquences des accidents de la route (décret 2000-1038 du 24 octobre 2000, paru au J.O. du 25 octobre 2000 et l'arrêté d'application du 1^{er} décembre 2000). Cette nouvelle procédure prendra plein effet au cours de l'année 2001.

Évolution du nombre de stagiaires en « reconstitution de points » et en alternative depuis 1993



Les centres agréés

Leur nombre est de 580 au 31 décembre 2000, soit un accroissement de 9,4 % par rapport à 1999 (530 centres). Cette progression d'année en année est à rapprocher du nombre de stages et de stagiaires qui reste stable. De ce fait l'activité des centres reste globalement faible. Néanmoins elle est variable en fonction de l'organisation des centres (en réseau) et des départements.

Le tableau récapitulatif ci-dessous permet de comparer depuis 1995, l'ensemble des données relatives à l'activité du permis à points.

	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Dossiers traités	803 857	1 011 674	1 046 764	1 043 442	1 103 179	1 204 372
Points retirés	2 266 143	2 837 280	2 876 246	2 821 563	2 940 562	3 175 619
Permis invalidés	5 213	8 443	10 387	11 055	10 548	11 758
Rétablissement du quantum initial	49 408	471 441	635 532	593 129	789 827	779 656
Stages en « alternative »	790	746	440	395	416	468
Stages « mixtes » (alternative et permis à points)	1 668	1 837	1 859	1 873	1 989	1 939
Stages en « reconstitution du capital »	151	365	476	510	663	698
Stagiaires dans le cadre de l'alternative	28 397	27 523	25 371	24 813	26 026	26 016
Stagiaires « permis à points »	7 578	12 678	15 636	15 755	18 699	18 631
Contrôles effectués	21	10	11	11	7	6

Permis de conduire délivrés

	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Permis AT	397	357	411	315	261	–
Permis AL	7 505	7 255	7 826	7 493	7 029	6 755
Permis A	107 706	125 343	82 566	92 929	95 692	103 631
Permis B + BA	760 087	797 045	802 590	808 524	807 229	772 922
Permis C	21 586	22 027	21 335	21 074	22 061	24 209
Permis EC	12 672	12 617	12 332	12 268	13 605	18 286
Permis D	5 741	5 871	6 185	5 919	6 438	6 636
Total	915 694	970 515	933 245	948 522	952 315	932 439

Définition des permis :

- AT : tricycles et quadricycles à moteur (ces permis constituent à partir de 2000 une sous-catégorie des permis B)
- AL : depuis le 01/01/85 : motos de 125 cm³ et moins.
- A : depuis le 01/01/85 : motos de plus de 125 cm³.
- B : voitures de tourisme.
- BA : voitures de tourisme avec boîte automatique.

– C : véhicules automobiles isolés autres que ceux de la catégorie D dont le PTAC excède 3,5 t. Aux véhicules de cette catégorie peut être attelée une remorque dont le PTAC n'excède pas 750 kg.

– EC : ensemble de véhicules couplés dont le véhicule tracteur entre dans la catégorie C, attelé d'une remorque dont le PTAC excède 750 kg.

– D : véhicules de transport en commun

* * *

Toutes catégories confondues, on enregistre en 2000 par rapport à 1999 une baisse du nombre de permis de conduire délivrés de 2,1 %. Elle concerne deux catégories : les permis AL et B + BA.

Si les évolutions pour ces deux catégories sont équivalentes (– 4,2 % pour le permis B + BA et – 3,9 % pour le permis AL), le résultat global provient essentiellement de la baisse observée sur la catégorie des permis B + BA qui représente chaque année plus de 80 % des permis délivrés.

On remarque pour les permis des catégories C, EC et D que, sur l'ensemble de la période, le nombre de permis délivrés en 2000 est le plus fort enregistré.

Par rapport à 1999 la plus forte progression concerne le permis EC avec une augmentation de 34,4 % ; vient ensuite le permis C (+ 9,7 %), suivi par le permis A qui progresse de 8,3 % ; le permis D n'enregistrant quant à lui qu'une hausse de 3,1 %.

Parc en circulation

PARC AU 31/12 DE CHAQUE ANNÉE (en milliers)

Quatre roues	1996	1997	1998	1999	2000
Voitures particulières	25 500	26 090	26 810	27 480	28 060
Véhicules utilitaires	4 976	5 100	5 214	5 320	5 456
Tracteurs routiers	197	198	204	210	217
Autocars - autobus	82	82	82	80	80

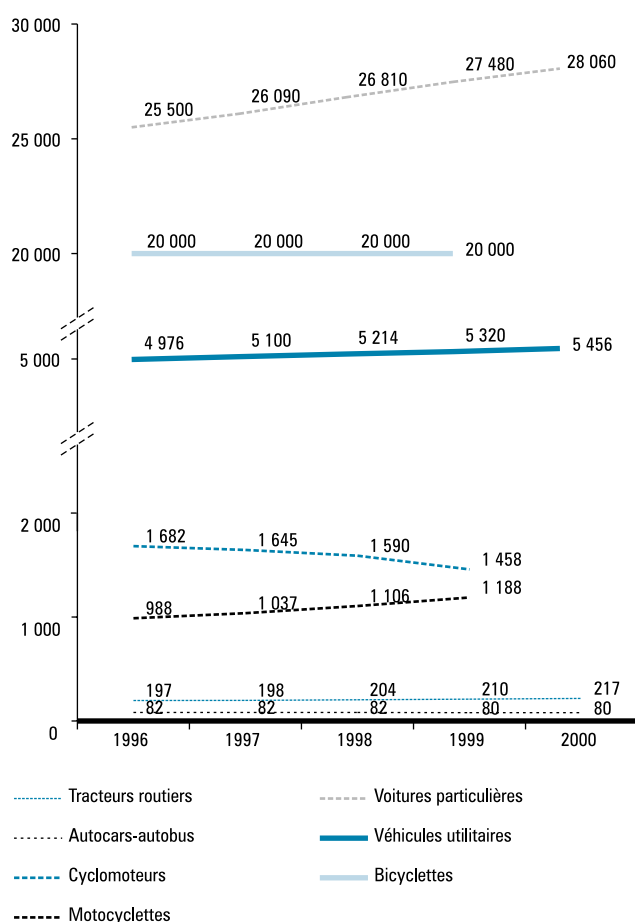
Source : Comité des constructeurs français d'automobiles

Deux-roues	1996	1997	1998	1999	2000
Bicyclettes *	20 000	20 000	20 000	20 000	ND
Cyclomoteurs	1 682	1 645	1 590	1 458	ND
Motocyclettes	988	1 037	1 106	1 188	ND

Source : FFSA (Fédération française des sociétés d'assurances)

ND : non disponible

* le parc des bicyclettes comporte une grande part de véhicules non utilisés, non chiffrable.



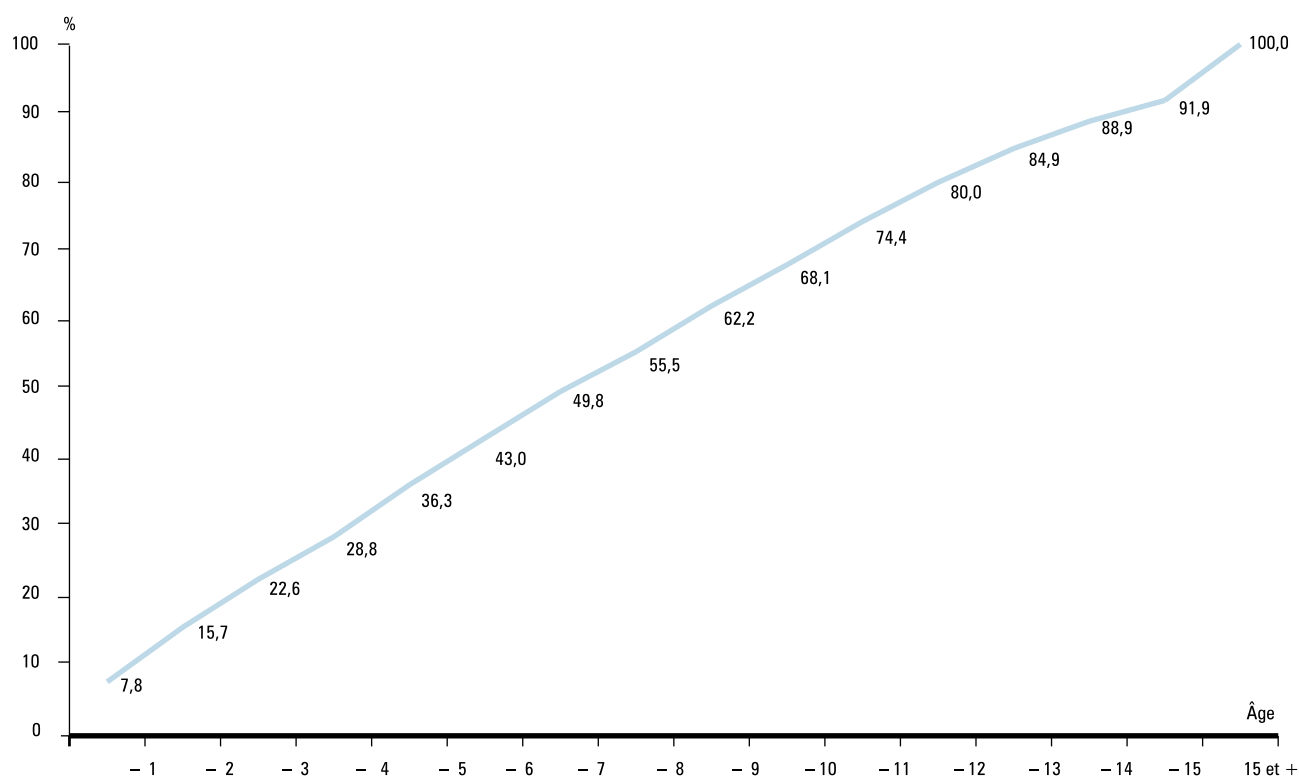
Pour les quatre roues, on assiste à une augmentation régulière du parc de voitures particulières, de véhicules utilitaires et de tracteurs routiers. Quant au parc d'autocars et d'autobus, en diminution en 1999, se stabilise en 2000. Pour les deux-roues, tandis que le parc de cyclomoteurs continue à diminuer, le parc de motocyclettes ne cesse de croître.

Estimation du parc de voitures particulières en circulation par âge, au 1^{er} janvier 2001

PARC FRANÇAIS DE VOITURES PARTICULIÈRES AU 1^{ER} JANVIER 2001

Ventilation par année de première immatriculation (en milliers de voitures)

Année	Âge	Nombre	%	Cumul	%
2000	– 1 an	2 189	7,8	2 189	7,8
1999	– 2 ans	2 215	7,9	4 404	15,7
1998	– 3 ans	1 947	6,9	6 351	22,6
1997	– 4 ans	1 725	6,1	8 076	28,8
1996	– 5 ans	2 108	7,5	10 184	36,3
1995	– 6 ans	1 899	6,8	12 083	43,0
1994	– 7 ans	1 892	6,7	13 975	49,8
1993	– 8 ans	1 612	5,7	15 587	55,5
1992	– 9 ans	1 859	6,6	17 446	62,2
1991	– 10 ans	1 671	6,0	19 117	68,1
1990	– 11 ans	1 756	6,3	20 873	74,4
1989	– 12 ans	1 590	5,7	22 463	80,0
1988	– 13 ans	1 370	4,9	23 833	84,9
1987	– 14 ans	1 109	4,0	24 942	88,9
1986	– 15 ans	844	3,0	25 786	91,9
Avant 1985	15 ans et plus	2 276	8,1	28 062	100,0
Âge moyen	7,7 ans				



Évolution de la circulation et de la consommation de carburants

LA CIRCULATION SUR LE RÉSEAU NATIONAL (en millions de véhicules x km)

2000/1999	Autoroutes	Routes nationales	Ensemble
Janvier	+ 4,8 %	+ 2,8 %	+ 3,8 %
Février	+ 8,2 %	+ 5,7 %	+ 7,1 %
Mars	+ 5,5 %	+ 2,7 %	+ 4,2 %
Avril	+ 4,6 %	+ 0,7 %	+ 2,8 %
Mai	– 0,8 %	– 1,1 %	– 1,0 %
Juin	+ 8,3 %	+ 2,5 %	+ 5,5 %
Juillet	+ 3,1 %	– 0,6 %	+ 1,4 %
Août	+ 0,8 %	– 1,1 %	– 0,1 %
Septembre	– 0,1 %	– 3,0 %	– 1,5 %
Octobre	+ 3,2 %	+ 0,2 %	+ 1,7 %
Novembre	+ 2,3 %	+ 0,8 %	+ 1,6 %
Décembre	+ 2,4 %	+ 0,7 %	+ 1,6 %
Total	+ 3,4 %	+ 0,6 %	+ 2,1 %

LA CONSOMMATION DE CARBURANTS

2000/1999	Supers	Gazole	Ensemble
Janvier	+ 1,1 %	+ 8,5 %	+ 5,7 %
Février	+ 2,2 %	+ 8,1 %	+ 6,0 %
Mars	– 3,2 %	+ 3,5 %	+ 1,0 %
Avril	– 8,1 %	– 2,5 %	– 4,7 %
Mai	– 1,2 %	+ 10,5 %	+ 5,9 %
Juin	– 4,1 %	+ 0,9 %	– 1,0 %
Juillet	– 9,2 %	– 1,6 %	– 4,7 %
Août	– 2,8 %	+ 7,1 %	+ 3,0 %
Septembre	– 10,6 %	– 3,8 %	– 6,4 %
Octobre	– 2,6 %	+ 7,3 %	+ 3,7 %
Novembre	– 6,1 %	+ 1,8 %	– 1,1 %
Décembre	– 7,7 %	– 1,8 %	– 4,0 %
Total	– 4,7 %	+ 2,7 %	– 0,1 %

• En 2000, par rapport à 1999, la circulation sur le seul réseau national a augmenté de 2,1 % alors qu'elle avait été de 4,2 % en 1999 par rapport à 1998, 4,3 % en 1998 par rapport à 1997, 3,2 % en 1997 par rapport à 1996. Elle revient cette année à son évolution de 1996 (+ 2,2 % par rapport à 1995).

L'augmentation provient essentiellement des autoroutes puisque sur ce réseau la circulation a augmenté de 3,4 %, contre + 0,6 % sur les routes nationales.

Globalement, trois mois de l'année ont connu une baisse : mai, août et septembre mais notons qu'en août, cette diminution n'a eu lieu que sur les routes nationales.

• La consommation de carburants est globalement en diminution de 0,1 %. Cette très légère baisse provient uniquement de la diminution de la consommation de supers (– 4,7 %) puisque l'on enregistre une augmentation de la consommation de gazole (+ 2,7 %). Cette constatation est la conséquence de l'augmentation du nombre de véhicules à moteur diesel en circulation.

Il convient de noter que cet indicateur est étroitement lié aux phénomènes de stockage et de déstockage guidés par les décisions de hausse et de baisse des prix des carburants.

Quelques grands chiffres sur le réseau routier et la circulation routière en France

LE RÉSEAU ROUTIER

Au 1^{er} janvier 2000, la longueur totale du réseau routier était estimée à 984 924 km

Réseau	Longueur	
	1998	1999
Autoroutes concédées ¹	7 042 km	7 180 km
Autoroutes non concédées ¹	2 261 km	2 446 km
Routes nationales ¹	26 584 km	26 298 km
Routes départementales ²	358 600 km	359 090 km
Routes communales (y compris réseau urbain) ²	585 900 km	589 910 km
Total	980 387 km	984 924 km

Sources : 1. SETRA
2. Ministère de l'Intérieur

LA CIRCULATION

En 1999, la circulation totale sur le réseau routier a été estimée à 523 milliards de kilomètres.

Catégorie de véhicule	Parcours (en milliards de km)	
	1998	1999
Voitures de tourisme immatriculées en France	371 (73,2 %) dont essence : 207 (40,8 %) gazole : 164 (32,3 %)	383 (73,2 %) dont essence : 207 (39,6 %) gazole : 176 (33,6 %)
Utilitaires légers immatriculés en France	77 (15,2 %)	79 (15,1 %)
Voitures de tourisme et utilitaires légers immatriculés à l'étranger	20 (3,9 %)	19 (3,6 %)
Poids lourds de plus de 5 tonnes immatriculés en France	25 (4,9 %)	26 (5,0 %)
Bus et cars immatriculés en France	2 (0,4 %)	2 (0,4 %)
Poids lourds et cars immatriculés à l'étranger	6 (1,2 %)	7 (1,3 %)
Deux-roues	6 (1,2 %)	7 (1,3 %)
Total	507* (100 %)	523* (100 %)

Source : 37^e rapport de la commission des comptes des transports de la nation. INSEE 2000.

Catégorie de route	Parcours (en milliards de km)	
	1998	1999
Autoroutes concédées	60 (11,8 %)	64 (12,2 %)
Autoroutes non concédées	37 (7,3 %)	39 (7,5 %)
Routes nationales	89 (17,6 %)	91 (17,4 %)
Routes départementales	186 (36,7 %)	192 (36,7 %)
Réseau local urbain	135 (26,6 %)	137 (26,2 %)
Total	507* (100 %)	523* (100 %)

Source : 37^e rapport de la commission des comptes des transports de la nation. INSEE 2000.

* fin 1999 – début 2000 un rechiffage de la circulation routière a été réalisé. Les chiffres globaux pour les années antérieures sont désormais les suivants : 492 milliards de kilomètres en 1997, 482 en 1996, 476 en 1995 et 465 en 1994.

La circulation sur le réseau national, mesurée par les parcours en 100 millions de kilomètres parcourus a évolué de la façon suivante :

Année	Parcours (base 100 en 1980)	Année	Parcours (base 100 en 1980)
1980	100	1991	151
1981	103	1992	154
1982	106	1993	160
1983	107	1994	166
1984	108	1995	171
1985	111	1996	174
1986	119	1997	180
1987	126	1998	188
1988	133	1999	195
1989	141	2000	199
1990	147		

En vingt ans, la circulation sur le seul réseau national, a été multipliée par deux.

LA MOBILITÉ

Selon une enquête effectuée par la SOFRES auprès des utilisateurs principaux de voitures de tourisme de 10 000 ménages en 1999 (source INRETS), le kilométrage moyen annuel était de 13 930 km (14 750 km pour les hommes et 12 700 km pour les femmes ; 16 130 km pour les 25-34 ans et 10 400 km pour les plus de 65 ans).

Rappelons qu'en 1998 :

- les trajets automobiles s'effectuaient pour 31,7 % dans les zones urbaines, à 20,1 % sur les autoroutes, et pour 48,2 % sur les routes ;
- les femmes circulaient relativement plus en ville que les hommes (35 % des kilomètres effectués par les femmes étaient urbains pour 30 % de ceux effectués par les hommes) et moins sur autoroutes (17 % pour les femmes et 22 % pour les hommes).
- 43 % des véhicules sont conduits par plusieurs conducteurs. Si la répartition est stable par sexe, elle varie beaucoup selon l'âge du conducteur principal. Ce sont les personnes âgées de 40 à 59 ans qui partagent le plus leur véhicule (environ 60 %) et les « seniors » qui le partagent le moins (35 % chez les plus de 70 ans).

Enfin, le kilométrage moyen annuel selon la profession et la catégorie sociale du conducteur principal se répartit de la manière suivante en 1999 :

Professions et catégories sociales	Kilométrage annuel moyen
Agriculteurs, exploitants	14 660
Artisans, commerçants et chefs d'entreprise	14 340
Cadres supérieurs et professions libérales	17 350
Professions intermédiaires	16 260
Employés	14 020
Ouvriers	15 220
Inactifs	11 570

Les Français et la sécurité routière

Depuis 1995, le thème de la sécurité routière est inscrit dans le baromètre de communication du gouvernement. Ces sondages, réalisés deux fois par an auprès d'un échantillon représentatif de la population française âgée de 15 ans et plus, permettent notamment d'apprécier l'évolution de l'opinion publique sur l'insécurité routière, sa perception des nouvelles mesures ainsi que ses attentes et motivations.

On notera que le premier sondage a été réalisé en avril 1995 (1 079 personnes) et le dernier en novembre 2000 (1 010 personnes), et que, de nouvelles questions étant parfois introduites, certains résultats sont manquants.

L'INTÉRÊT DES FRANÇAIS POUR LES PROBLÈMES DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

En novembre 2000, 84 % des Français déclarent être beaucoup et assez intéressés par les problèmes de sécurité sur la route (83 % en novembre 1999).

Ces résultats montrent que l'intérêt des Français en la matière se stabilise à un niveau record, progressant même de 1 point par rapport à novembre 1999.

Le niveau d'intérêt est particulièrement élevé auprès des 50-64 ans (90 %) et des utilisateurs hebdomadaires de la voiture (89 %).

L'INFORMATION ET L'OPINION PUBLIQUE

En novembre 2000, 52 % des Français déclarent bien connaître les grandes orientations des pouvoirs publics visant à diminuer le nombre et la gravité des accidents, ce qui en un an représente une progression de 12 points.

On note une évolution positive sensible sur deux domaines qui étaient déjà bien connus : « les pénalités qu'entraînent les vitesses excessives » (69 %, + 6 points) et « le permis à point » (68 %, + 4 points).

On relève également que le sentiment d'information sur « l'évolution de la réglementation routière » progresse de 5 points, devenant majoritaire (52 %).

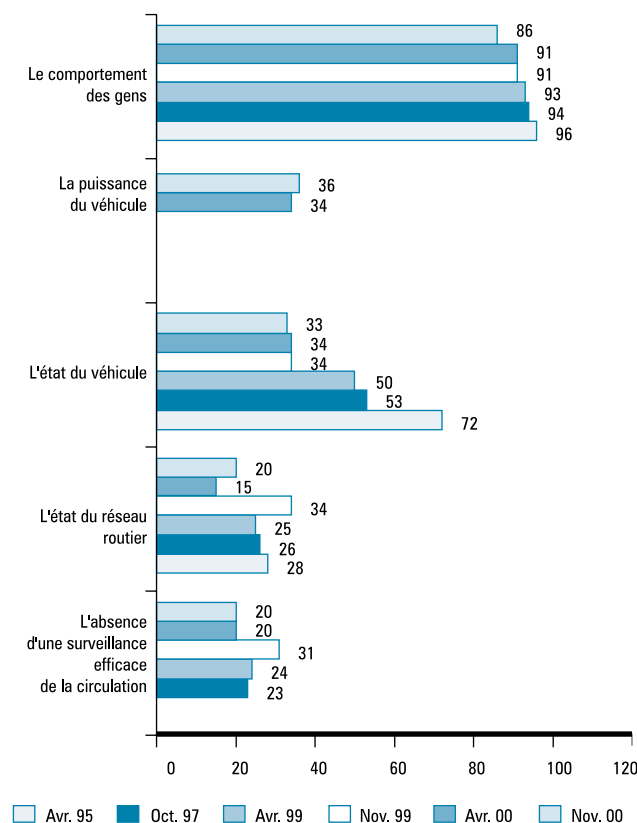
En revanche, deux domaines essentiels reculent sensiblement : « les risques liés à l'utilisation du portable en conduisant » (61 %, - 6 points) et « le nombre de morts et de blessés dus aux accidents de la route » (52 %, - 3 points).

Si le niveau d'information demeure globalement, satisfaisant, il reste très faible sur « le coût financier, pour la société, des accidents de la route » (28 %).

La demande d'informations complémentaires reste forte : elle touche 71 % des interviewés, 25 % déclarant même attendre « beaucoup plus » d'informations tandis que 26 % n'en souhaitent pas davantage.

LES CAUSES DE RISQUES SUR LA ROUTE

« Voici une liste de causes de risques sur la route. Quelle est selon vous la plus importante ? Et en second ? » (Les réponses, données en pourcentage, cumulent le total des citations.)

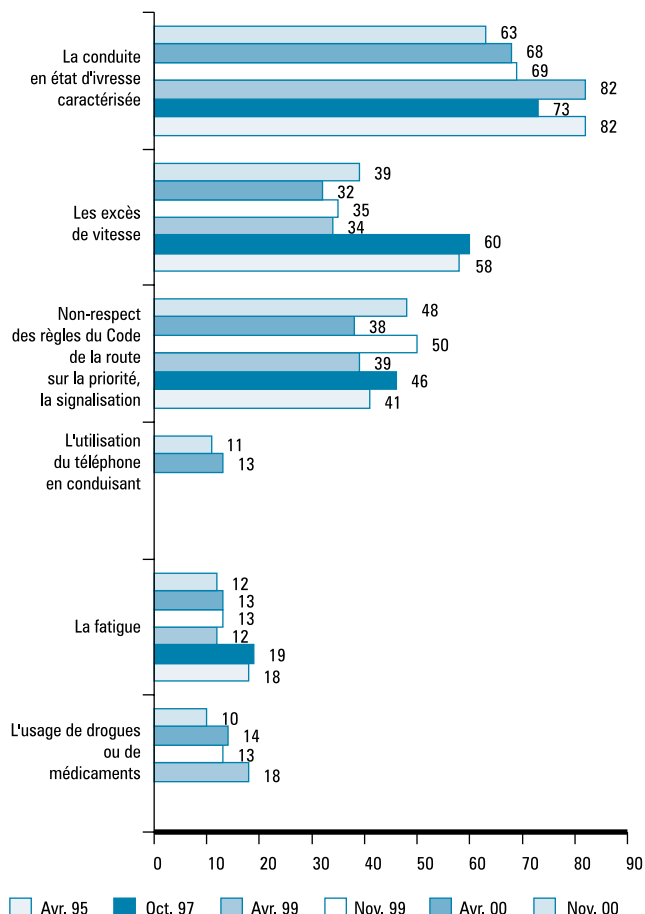


On retiendra les points suivants :

- la cause la plus importante reste le comportement des gens sur la route ;
- le facteur lié à l'état du véhicule diminue (citations en baisse de 39 points sur l'ensemble de la période), résultat expliqué sans aucun doute par l'instauration du contrôle technique obligatoire ;
- la baisse, au cours de la dernière période (- 11 points en un an), des causes de risques sur la route relatives à l'absence d'une surveillance efficace de la circulation qui montre l'impact du renforcement des contrôles.

LES CAUSES DE RISQUES LIÉES AU COMPORTEMENT HUMAIN

« Parmi ces causes de risques liées au comportement humain, quelle est selon vous la plus importante ? Et en second ? » (Les réponses, données en pourcentage, cumulent le total des citations.)

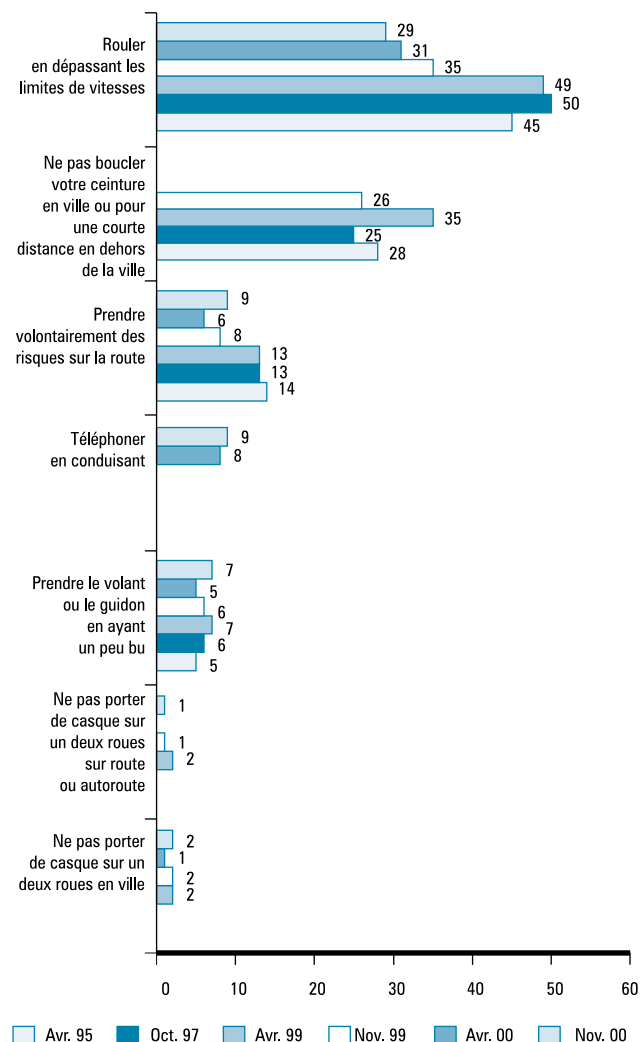


Si la conduite en état d'ivresse caractérisée reste pour l'opinion publique l'une des plus importantes causes de risques sur la route, on doit relever que son importance aux yeux de l'opinion diminue de même que celle des excès de vitesse avec cependant une augmentation sensible sur les six derniers mois (+ 7 points).

En revanche, la cause du non-respect des règles du code sur la priorité et la signalisation devient la deuxième cause liée au comportement humain.

LE COMPORTEMENT PROPRE DES CONDUCTEURS

« Pour chacune des choses que je vais vous citer, dites-moi s'il vous arrive assez souvent, de temps en temps, rarement ou jamais de le faire » (Cumul en % des citations « assez souvent et de temps en temps ».)



Sur l'ensemble de la période, c'est la prise de risque liée à la vitesse qui enregistre le plus fort recul (- 16 points), vient ensuite la prise de risques volontaire (- 5 points) ; on relèvera cependant que ce comportement accidentogène, tout comme celui lié à l'alcool au volant, enregistre une recrudescence au cours de la dernière période.

6

***Les acteurs
de la lutte
contre
l'insécurité
routière***

Les acteurs de la lutte contre l'insécurité routière

La lutte contre l'insécurité routière est bien sûr l'affaire de l'État mais pas seulement : sont également concernés les collectivités locales, les assurances, les entreprises et les associations et... tous les usagers. En un mot, c'est vraiment l'affaire de tous.

PREMIER MINISTRE

Comité interministériel de la sécurité routière (CISR)

Créé en 1972, il est présidé par le Premier Ministre et regroupe tous les ministres concernés par les problèmes de sécurité routière. Il a pour mission de définir la politique du gouvernement en matière de sécurité routière et de s'assurer de son application.

Délégué interministériel à la sécurité routière (DISR)

Désigné par le Premier Ministre, il assure le secrétariat du comité. Pour l'aider dans ses missions, le délégué est entouré de conseillers techniques mis à disposition par les principaux ministères intéressés par les problèmes de sécurité routière : Intérieur, Défense, Éducation nationale, Justice et Santé. L'Observatoire national interministériel de sécurité routière lui est directement rattaché ; il est chargé de centraliser les données recueillies par des différents ministères s'occupant de sécurité routière, de les analyser puis de diffuser les résultats.

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT, DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

Direction de la sécurité et de la circulation routières (DSCR)

Créée en 1982, elle est responsable de la mise en œuvre des décisions du comité interministériel de sécurité routière.

Elle est chargée :

- de définir les conditions générales de circulation sur l'ensemble du réseau routier et autoroutier en rase campagne et en milieu urbain et de mettre en œuvre ces mesures sur le réseau national ;
- de la réglementation technique des véhicules (définitions, contrôle d'application...) ;
- de la formation du conducteur (gestion des examens du permis de conduire, des inspecteurs, définitions des programmes...) ;
- de la promotion de la sécurité routière au niveau interministériel ou local ;

– de la politique générale de communication vis-à-vis du grand public ou de cibles particulières.

Le directeur de la DSCR est en même temps délégué interministériel à la sécurité routière.

Les effectifs de la DSCR sont d'environ 200 personnes et ses moyens financiers sont de l'ordre de 600 MF en 1999.

Principaux services gestionnaires

La Direction des routes (DR) est responsable de la conception, de l'aménagement et de la gestion du réseau des routes nationales et des autoroutes de dégagement ainsi que de la conception et du contrôle des autoroutes de liaison, leur aménagement et leur gestion étant le plus souvent concédés.

La Direction des transports terrestres (DTT) est chargée de la réglementation des transports routiers.

Au sein des directions départementales de l'équipement (DDE), les Cellules départementales d'exploitation et de sécurité (CDES) ont en charge les domaines de l'exploitation de la route et de la sécurité routière.

Les directions régionales de l'équipement (DRE) exercent des fonctions d'aménagement et de programmation dans le domaine de la route et des transports. Au sein des DRE, les Observatoires régionaux de sécurité routière (ORSR) ont principalement en charge l'information et la diffusion des résultats et des connaissances relatifs au phénomène de l'insécurité routière.

MINISTÈRE DE LA DÉFENSE

La Direction générale de la gendarmerie nationale (DGGN) assure la direction des formations et unités chargées de la lutte contre l'insécurité routière. Elle élabore la doctrine d'emploi, oriente et coordonne leur action.

La gendarmerie exerce sa mission de police de la route sur environ 95 % du territoire national. Elle a donc à sa charge la majeure partie du réseau routier et autoroutier.

La gendarmerie départementale, forte de 63 865 militaires, dont 9 029 gendarmes adjoints, regroupe des unités territoriales (3 601 brigades territoriales formant 396 compagnies) et des unités spécialisées de police de la route (93 escadrons départementaux de sécurité routière – EDSR – constitués de 343 brigades motorisées, 123 pelotons d'autoroutes et 24 brigades rapides d'intervention).

La gendarmerie mobile, forte de 16 941 militaires, peut être appelée en renfort des unités de gendarmerie départementale, notamment à l'occasion des grandes migrations saisonnières qui nécessitent la mise en œuvre journalière de 11 000 militaires environ. En outre, elle possède 12 brigades motorisées de gendarmerie mobile qui sont employées au sein des EDSR de rattachement.

Enfin, les sections aériennes de la gendarmerie, disposant de 42 hélicoptères, participent à la surveillance du trafic, en liaison avec les autres unités.

La lutte contre l'insécurité routière représente environ 20 % de l'activité missionnelle de la gendarmerie nationale.

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

Direction générale de la police nationale

La Direction centrale de la sécurité publique, outre son niveau central représenté au ministère de l'Intérieur, à Paris, est implantée dans 473 villes ou agglomérations, sur l'ensemble du territoire national.

Pour lutter contre l'insécurité routière, elle dispose d'unités de voie publique avec des bureaux de circulation, des formations motocyclistes et un service général, soit :

- 1 000 fonctionnaires concernés, principalement, par la circulation et la sécurité routières,
- 1 800 fonctionnaires regroupés dans 127 formations motocyclistes.

Au total, ces unités de voie publique regroupent donc 2 800 personnes.

Le Service central des compagnies républicaines de sécurité apparaît comme la deuxième structure policière particulièrement engagée dans la lutte contre l'insécurité routière.

Ce service se définit par :

- un échelon central parisien qui assure le suivi des missions de circulation et de sécurité routière ;
- neuf groupements régionaux composés de :
 - sept unités et six détachements autoroutiers, soit 1 700 fonctionnaires ;
 - neuf unités motocyclistes régionales et quinze détachements motocyclistes, soit 313 fonctionnaires.

Les effectifs des CRS, en matière de circulation et de sécurité routières, sont donc de 2 013 fonctionnaires.

La police aux frontières s'intéresse aux problèmes de circulation routière :

- dans les zones frontalières terrestres, limitrophes de la Suisse ainsi que, de manière très ponctuelle, celles des autres pays membres de l'Union européenne ;
- aux abords des enceintes aéroportuaires et portuaires internationales.

Préfecture de police de Paris

Au sein de la Préfecture de police existe une Direction de l'ordre public et de la circulation dont l'une des sous-direction s'occupe, essentiellement, de la circulation. Cette dernière est articulée autour de trois entités :

- la compagnie de circulation, subdivisée en une compagnie centrale, 530 fonctionnaires et une compagnie périphérique, 194 fonctionnaires ;
- la compagnie motocycliste environ 300 personnes ;
- les bureaux d'études et techniques.

Direction des libertés publiques et des affaires juridiques

La direction assure la gestion du permis à points, le traitement des statistiques sur les suspensions administratives du permis de conduire et sur tous les paramètres du « contrôle – sanction ».

Préfectures

La responsabilité de la politique locale de sécurité routière a été confiée aux préfets de département. Par ailleurs, les préfetures ont en charge la diffusion des titres de circulation (cartes grises, permis de conduire), la délivrance des autorisations d'enseignement, la gestion des fichiers et la gestion des commissions médicales du permis de conduire.

MINISTÈRE DE LA JUSTICE

La Direction des affaires criminelles et des grâces prépare les projets de loi dans les domaines relevant du droit pénal et de la procédure pénale et en élabore les circulaires d'application. Elle anime, coordonne et contrôle l'exercice de l'action publique dans les juridictions et établit les directives de politique pénale générale.

À ce titre, elle suit l'activité des tribunaux correctionnels qui jugent les délits et des tribunaux de police qui traitent les contraventions

MINISTÈRE DE LA SANTÉ

Direction générale de la santé

Elle organise le cadre réglementaire de la prise en charge médicale des urgences avec pour objectif d'obtenir la médicalisation des blessés sur le terrain la plus précoce possible et leur transfert dans les moindres délais vers l'établissement de santé le mieux adapté.

La réalisation de ces objectifs se fait à travers la mise en place d'une couverture complète du territoire national par des services d'aide médicale urgente (SAMU) et des services mobiles d'urgence et de réanimation (SMUR), de moyens de transport sanitaire hélicoptéré.

Les partenaires de l'urgence

• Publics

Les sapeurs-pompiers, au nombre d'environ 240 000 dont 6 000 médecins, essentiellement généralistes et libéraux travaillant en cabinet qui participent au réseau d'urgence, particulièrement en rase campagne. La police et la gendarmerie.

• Privés

Il faut citer certains établissements hospitaliers privés qui assurent l'accueil des urgences ; les médecins « urgentistes », les ambulanciers privés, les hélicoptères sanitaires privés liés aux hôpitaux par convention ; les associations

secouristes : Croix-Rouge, Fédération nationale de la protection civile, etc. comprenant 1 200 000 adhérents et 50 000 secouristes actifs.

MINISTÈRE DE L'ÉDUCATION NATIONALE, DE LA RECHERCHE ET DE LA TECHNOLOGIE

Direction de la recherche

Elle élabore la politique en matière de recherche et exerce la tutelle sur les organismes de recherche qui ne relèvent pas de la direction de la technologie.

Direction de la technologie

Elle élabore la politique de développement technologique et de l'innovation, assure la tutelle des organismes à dominante technologique relevant du ministère, participe à l'élaboration des programmes de recherche et facilite l'utilisation des technologies de l'information dans le système éducatif.

Direction de l'enseignement supérieur

Responsable de l'ensemble des formations postérieures au baccalauréat, elle arrête notamment le contenu des enseignements. Elle prépare les mesures propres à améliorer les conditions de vie des étudiants et a en charge la formation initiale des enseignants de premier et second degré.

L'attestation de premier niveau constitue la partie théorique du brevet de sécurité routière exigée pour conduire un cyclomoteur entre 14 et 16 ans.

PARTENAIRES DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Les associations

Une centaine d'associations œuvrent en matière de sécurité routière, à titre principal ou accessoire. D'importance disparate de par leurs structures et leurs poids financiers, s'appuyant sur du bénévolat ou un personnel étoffé, elles se présentent comme des acteurs autonomes ou des partenaires et constituent face à l'administration une force de proposition, de critique ou d'incitation, d'action, de relais ou de mise en œuvre... Certaines relèvent complètement du secteur privé, d'autres ont des liens institutionnalisés avec des ministères.

Outre les associations à audience locale prises en compte dans les plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR), la Direction de la sécurité et de la circulation routières (DSCR) apporte son appui aux associations qui montent des opérations à audience nationale ou pour des actions innovantes ou expérimentables. La DSCR a passé des conventions, subventions ou crédits d'études à l'appui, avec 12 associations en 1993, 17 en 1994, 15 en 1995, 11 en 1996, 9 en 1997, 9 en 1998, 11 en 1999.

En 2000, année « sécurité sur la route » grande cause nationale, la DSCR a soutenu 25 associations pour un montant de 3,2 MF. Dans le même temps, 700 projets éligibles au dispositif Label vie ont été soutenus par des associations locales.

Certaines associations agissent de façon autonome dans le domaine de la circulation et de la sécurité routières, notamment :

- La Prévention routière ;
- Automobile club national ;
- Automobile club de France.

Certaines ont mis en place une structure consacrée à la route et à la sécurité routière, notamment :

- Sécurité routière d'Armorique.

La formation des conducteurs peut être assurée par des associations, notamment :

- Fédération française des motards en colère.

L'utilisation et le partage de l'espace public urbain en vue de l'amélioration de la sécurité est la préoccupation de :

- La Rue de l'avenir, notamment.

Certaines se sont constituées pour assurer la défense des victimes des accidents de la route :

- Association des familles de victimes des accidents de la circulation ;
- Fondation Anne Cellier contre l'insécurité routière ;
- Fédération nationale des victimes d'accidents collectifs ;
- Union nationale des associations de familles de traumatisés crâniens ;
- Institut national d'aide aux victimes et de médiation (INAVEM) ;
- Ligue contre la violence routière.

Certaines mettent l'accent sur l'amélioration de la sécurité routière lors des transports scolaires : l'ANATEEP (Association nationale pour les transports éducatifs de l'enseignement public), agréée par le ministère de l'Éducation nationale.

D'autres insèrent dans leurs activités un volet « sensibilisation et formation à la sécurité routière » :

- pour les enfants de la maternelle : Réagir, l'Enfant et la Rue ;
- pour les jeunes : ADEMIR (Association pour le développement dans l'enseignement de la micro-informatique et des réseaux) conçoit et fabrique des logiciels sur la sécurité routière.

Des associations mettent l'accent sur la promotion d'un mode de déplacement de manière sûre :

- Club des villes cyclables ;
- Droits du piéton ;
- Deux-roues pour la ville ;
- Fédération française de cyclotourisme.

De nombreuses associations utilisent l'apprentissage de la conduite comme élément d'insertion sociale ou professionnelle :

- FARE (Fédération des associations de la route par l'éducation) qui regroupe une soixantaine d'associations dont des auto-écoles associatives ;
- L'Union nationale des foyers et services pour jeunes travailleurs qui a des liens institutionnels avec les ministères de la Jeunesse et des Sports et des Affaires sociales ;

- des associations dépendant de la direction de protection judiciaire de la jeunesse au ministère de la Justice ;
- des missions locales, des associations de prévention, de formation professionnelle.

Enfin, certains instituts, ouverts indirectement à l'amélioration de la sécurité routière, apportent leurs connaissances et expertises aux instances judiciaires, comme l'Institut technique d'accidentologie (ITA).

Les collectivités locales

Les collectivités locales sont des acteurs privilégiés pour l'amélioration de la sécurité routière, notamment dans la gestion de leur voirie.

Un grand nombre de collectivités locales (communes, groupements de communes, conseils généraux) se sont associés à l'État pour mener des actions d'éducation, de formation et de communication dans le cadre des plans départementaux d'actions de sécurité routière.

Les sociétés d'autoroutes

Neuf sociétés d'autoroutes gèrent le réseau des autoroutes concédées qui représentent 7 200 km. La sécurité sur leur réseau est une de leurs préoccupations constantes. Pour cela, elles multiplient les actions soit directement soit par l'intermédiaire de leur association (ASFA). Ces actions portent à la fois sur la construction et l'équipement des autoroutes et l'information et la sensibilisation des usagers. Elles ont pour résultat que le réseau autoroutier français est à un niveau de sécurité tout à fait comparable à celui des grands pays occidentaux.

Les assurances

La DSCR entretient depuis longtemps des liens avec les trois grandes familles de l'assurance (FFSA, GEMA et GROUPAMA). Ce partenariat se traduit par la définition d'actions communes en faveur de la sécurité routière, la mise en commun progressive de certaines données sur les accidents corporels et l'analyse commune sur l'évaluation des mesures de sécurité routière.

Certaines sociétés et mutuelles d'assurances ont créé des associations dont l'objectif est la prévention (AXA, MAIF,

MACIF, MAAF) et ont désigné des correspondants locaux, intégrés au réseau local sécurité routière.

Une convention quinquennale a été signée le 1^{er} juillet 1998 avec les trois familles de l'assurance (FFSA, GEMA, GROUPAMA). Elle prévoit d'affecter 0,5 % du montant des primes d'assurance responsabilité civile obligatoire perçues par les entreprises d'assurance à des actions pour améliorer la sécurité routière. Un comité de pilotage paritaire se réunit au moins deux fois par an dans le cadre de suivi de cette convention.

Les auto-écoles

La formation des conducteurs est assurée par 15 000 auto-écoles employant 25 000 moniteurs.

Dans ce secteur, il existe de nombreuses associations : organisations patronales (CNPA, ADECA, UNIDEC, UNPFA) ; organisations de salariés, associations de formateurs de moniteurs (ANFM) ; organisations franchisées ou associations (ECF, CSR).

Les entreprises

Plus de 50 % des décès répertoriés comme accidents du travail sont dus à des accidents de la route. Ils représentent 1 200 tués par an.

Le CISR du 2 avril 1999 a décidé que l'État, en partenariat avec les assurances et les caisses d'assurance maladie, encouragerait la mise en œuvre de plans de prévention du risque routier dans les entreprises.

Pour ce qui concerne ses propres services, l'État mettra en œuvre, dans un délai de trois ans, un programme de maîtrise de leur risque routier. À ce jour, 60 DDE se sont engagées dans le dispositif plan de prévention de risque routier en application des dispositions de la circulaire du Premier ministre du 7 mars 2000.

En décembre 1999, un partenariat CNAM/DSCR a été conclu. Il vise notamment à favoriser et développer les critères de sensibilisation et de prévention des CRAM vers les entreprises. Dans le cadre de ce partenariat, deux groupes de travail ont été constitués, l'un sur l'évaluation du risque, l'autre sur la détermination de référentiels de formation.

7

***Les grandes
dates de
la sécurité
routière***

Les grandes dates de la sécurité routière

1893

Circulaire ministérielle du 14 août définissant le certificat de capacité valable pour la conduite des véhicules

1899

Décret du 10 mars réglementant la circulation des automobiles :

- limitant la vitesse à 30 km/h en rase campagne et à 20 km/h en agglomération ;
- instituant le récépissé de déclaration de mise en circulation, appelé carte grise ;
- instituant, par son article 11, le certificat de capacité, valable pour la conduite des véhicules.

1917

Création des premières auto-écoles.

1921

Décret du 27 mai instaurant le Code de la route.

1922

L'appellation permis de conduire remplace officiellement celle du certificat de capacité.

1936

Adoption, à la demande des militaires, des phares jaunes pour la circulation nocturne en France.

1945

Mise en service entre Paris, tunnel de Saint-Cloud, et Orgeval, du premier tronçon d'autoroute long de 20 kilomètres environ, dénommé autoroute de l'Ouest.

1954

- Décret du 10 juillet portant sur la police de circulation et fixant à 60 km/h la vitesse maximum en agglomération (50 km/h pour les poids lourds).
- Loi autorisant la recherche du taux d'alcoolémie dans le sang du conducteur en cas d'accident grave.

1956

Le 20 juin, le ministre des Finances, Paul Ramadier, instaure la vignette automobile.

1957

Mise en place du premier SMUR (Service médical d'urgence) à Salon-de-Provence.

1958

- Loi de finances instituant l'obligation d'assurance pour les conducteurs automobiles.
- Ordonnance du 15 décembre permettant de sanctionner la conduite en état d'ivresse mais aussi sous l'empire d'un état alcoolique.

1961

Limitation de la vitesse à 90 km/h sur les 2 100 kilomètres de routes les plus chargées, toutes les fins de semaine.

1965

Loi du 18 mai autorisant le dépistage, par l'air expiré, de l'imprégnation alcoolique des conducteurs lors d'infractions graves (alcootest).

1969

Décret du 5 février, applicable le 15 avril, limitant la vitesse à 90 km/h pendant un an pour les nouveaux titulaires du permis de conduire.

1970

Loi du 9 juillet, applicable le 1^{er} octobre, fixant les seuils du taux d'alcoolémie des conducteurs à :

- 0,80 g/l de sang pour la contravention ;
- 1,20 g/l de sang pour le délit.

1972

Décret du 5 juillet instituant un Comité interministériel de sécurité routière et créant le poste de délégué interministériel à la sécurité routière.

1973

- Décret du 28 juin fixant la limitation de vitesse à 110 km/h sur 13 100 kilomètres de routes à grande circulation et à 100 km/h sur les autres routes.
- Arrêté du 28 juin portant obligation, à compter du 1^{er} juillet, du port de la ceinture, hors agglomération, aux places avant des véhicules mis en circulation depuis le 1^{er} avril 1970.
- Arrêté du 28 juin portant obligation, à compter du 1^{er} juillet, du port du casque pour tous les usagers de motocyclettes en et hors agglomération et les conducteurs de vélomoteurs, hors agglomération.
- Décret du 3 décembre limitant, à titre temporaire, la vitesse à 90 km/h sur routes et 120 km/h sur autoroutes.

1974

Décret du 6 novembre fixant la limitation généralisée de la vitesse, à compter du 9 novembre 1974 à :

- 90 km/h sur les routes ;
- 110 km/h sur les voies express à 2 x 2 voies ;
- 130 km/h sur les autoroutes.

1975

- Port obligatoire du casque pour les conducteurs et passagers de vélomoteurs en agglomération, à compter du 1^{er} janvier.
- Arrêté du 16 juillet portant obligation du port de la ceinture de sécurité aux places avant des véhicules, en agglomération, la nuit de 22 heures à 6 heures et en permanence sur les voies rapides urbaines.
- Décret du 26 août relatif à :
 - l'interdiction de transporter des enfants de moins de 10 ans aux places avant des voitures de tourisme ;
 - l'obligation pour les piétons de circuler sur le bord gauche de la chaussée, hors agglomération ;
 - l'obligation pour les motocyclistes de circuler de jour avec le feu de croisement allumé.
- Arrêté du 8 décembre fixant à 45 km/h par construction la vitesse maximum de circulation des cyclomoteurs.

1976

Obligation, à compter du 1^{er} octobre, du port du casque, hors agglomération, pour tous les usagers de cyclomoteurs.

1978

Loi du 12 juillet portant sur la prévention de la conduite d'un véhicule sous l'empire d'un état alcoolique et sur les conditions d'organisation des opérations de dépistage préventif.

1979

- Arrêté du 26 septembre portant obligation généralisée, à compter du 1^{er} octobre, du port de la ceinture de sécurité, en agglomération, de jour comme de nuit, pour les usagers des places avant des voitures de tourisme.
- Arrêté du 16 octobre portant obligation, à compter du 1^{er} janvier 1980, du port du casque par les usagers de cyclo-moteurs.

1982

- Le Comité interministériel du 13 juillet décide le lancement des programmes :
 - RÉAGIR : Réagir par des enquêtes sur les accidents graves et des initiatives pour y remédier ;
 - OBJECTIF -10 % : subventions accordées aux collectivités locales s'engageant à réduire de 10 % en un an le nombre d'accidents de la route et qui atteignent cet objectif.
- Décret du 29 décembre limitant, à compter du 1^{er} janvier 1983, la vitesse des voitures particulières sur chaussée mouillée à :
 - 80 km/h sur les routes ;
 - 100 km/h sur les voies express à 2 x 2 voies ;
 - 110 km/h sur les autoroutes.

1983

- Arrêté du 26 août rendant obligatoire l'installation des limiteurs de vitesse :
 - a) pour les poids lourds mis en circulation à compter du 1^{er} octobre 1983 :
 - 90 km/h pour les véhicules de 10 à 19 tonnes ;
 - 80 km/h pour les véhicules de plus de 19 tonnes ;
 - b) pour les véhicules de transports en commun :
 - 100 km/h pour les véhicules équipés de système anti-blocage des roues ;
 - 90 km/h pour les autres véhicules non équipés.
- Décret du 6 septembre instituant le régime de la priorité aux carrefours à sens giratoire.
- Loi du 8 décembre fixant à 0,80 g/l de sang ou 0,40 mg/l d'air expiré le taux maximum d'alcool autorisé pour la conduite automobile. Le seuil du délit d'alcoolémie, fixé jusque-là à 1,20 g/l de sang, se situe désormais à 0,80 g/l.

1984

Décret du 30 novembre relatif aux motocyclettes de plus de 100 CV et portant interdiction :

- de réception, à compter du 1^{er} janvier 1985 ;
- de vente, à compter du 1^{er} janvier 1986.

1985

Arrêté du 4 juillet fixant au 1^{er} janvier 1986 l'obligation du contrôle technique, mais sans obligation de réparation en cas de défectuosité pour les véhicules de plus de cinq ans d'âge, objets d'une transaction.

1986

Loi du 17 janvier instituant la possibilité de retrait immédiat du permis de conduire en cas de conduite sous l'empire d'un état alcoolique.

1987

- Loi du 10 juillet : entre autres, renforcement des sanctions des infractions en cas d'alcoolémie.
- 13 novembre : mise en œuvre pour 1988 des PDASR : Plans départementaux d'actions de sécurité routière.

1988

Application généralisée de l'AAC à tous les départements (l'expérimentation avait porté sur deux départements en 1983).

1989

- Loi du 10 juillet instituant le permis à points avec mise en place effective à compter du 1^{er} juillet 1992.
- Arrêté du 14 décembre portant obligation, à compter du 30 décembre 1990, du port de la ceinture de sécurité aux places avant des véhicules utilitaires de moins de 3,5 tonnes qui en sont équipés.

1990

- Loi du 31 octobre portant entre autres sur les contrôles d'imprégnation alcoolique à l'initiative des forces de police.
- À compter du 1^{er} décembre, limitation généralisée de la vitesse de circulation en agglomération à 50 km/h. Possibilités, sous conditions, de zones à 30 et à 70 km/h.
- Obligation du port de la ceinture de sécurité aux places arrière des véhicules qui en sont équipés.

1991

Décret du 28 août introduisant la distinction entre petits et grands excès de vitesse.

1992

- 1^{er} janvier : le contrôle technique périodique des voitures particulières et des véhicules de transport ou assimilés dont le poids total en charge n'excède pas 3,5 tonnes est obligatoire.
- Obligation d'utiliser les moyens de retenue homologués pour le transport d'enfants de moins de 10 ans à toutes les places des véhicules équipés de ceinture de sécurité.
- 1^{er} juillet : mise en application du permis à points.
 - 1^{er} décembre : le nombre de points est porté à 12 et le barème est modifié afin de mieux hiérarchiser les infractions selon leur gravité.
 - Le décret du 4 décembre impose une vitesse maximale de 50 km/h sur l'ensemble des réseaux en cas de visibilité inférieure à 50 mètres.

1993

- 23 mars : décret autorisant le seul passage de l'épreuve théorique du permis de conduire aux conducteurs dont le permis a été invalidé ou annulé (assorti d'une interdiction de solliciter un nouveau permis pour une durée inférieure à un an) sous réserve que l'ancien permis ait été obtenu depuis au moins trois ans.
- Septembre : autorisation du 3^e feu stop sur les automobiles.
- 17 décembre : Comité interministériel de la sécurité routière (CISR). Renforcement de la sécurité routière selon quatre axes :
 - le développement de la prévention ;
 - l'amélioration de la formation ;
 - l'efficacité du système dissuasif ;
 - la sécurité des véhicules et de l'infrastructure.

1994

- 5 mai : décret prévoyant le retrait de 1 point du permis de conduire pour non-port de la ceinture pour les conducteurs automobiles ou du casque pour les motocyclistes.
- 11 juillet : décret renforçant la lutte contre l'alcoolémie au volant en créant une contravention de la 4^e classe pour les conducteurs ayant un taux d'alcoolémie égal ou supérieur à 0,7 g/l de sang sans atteindre 0,8 g/l.
- 15 novembre : convention entre l'État et les trois familles d'assurances (FFSA, GEMA et GROUPAMA) par laquelle les compagnies s'engagent pendant trois ans à dépenser 0,5 % du montant des primes d'assurances de responsabilité civile à des actions de prévention.

1995

- 3 août : promulgation de la loi d'amnistie. En matière de sécurité routière, elle prévoit d'exclure de son champ, non seulement les délits comme c'était le cas en 1988, mais les contraventions donnant lieu au retrait de plus de 3 points.
- 1^{er} septembre : application du décret instaurant la forfaitisation de certaines contraventions de la 4^e classe donnant lieu à retrait de points. Deux objectifs sont recherchés : simplification des procédures et diminution des délais entre commission de l'infraction et retrait effectif de points.
- 15 septembre : application du décret relatif à l'abaissement de 0,7 g/l à 0,5 g/l d'alcool dans le sang. Par cette mesure, la France rejoint la Belgique, les Pays-Bas, le Portugal, la Suède et la Finlande. Deux campagnes de communication ont accompagné cette mesure pour la renforcer.

1996

- Loi du 26 février 1996 : prévoit de soumettre l'accompagnateur d'un élève-conducteur aux mêmes règles de sanction que le conducteur pour ce qui concerne l'alcoolémie.
- Décret du 4 juillet 1996 : en application de la directive européenne (91/429/CEE), modifie l'accès à la conduite des motos. Deux principes directeurs :
 - accès progressif à partir de 16 ans jusqu'à 21 ans ;
 - autorisation de conduire une 125 cm³ si on possède le permis B depuis au moins deux ans.
- Décret du 4 juillet 1996 : prévoit un brevet de sécurité routière pour les jeunes d'au moins 14 ans pour la conduite d'un cyclomoteur.

1997

- 27 janvier : décret prévoyant les conditions d'expertise des véhicules économiquement irréparables (liste d'aptitude départementale des experts).
- 20 juin : présentation du rapport Verré, sur la formation des usagers de la route et la formation des conducteurs, au ministre.
- 17 novembre : le brevet de sécurité routière est rendu obligatoire pour conduire un cyclomoteur entre 14 et 16 ans (la partie théorique du BSR se déroule au collège

(ASSR) et la partie pratique est assurée par des spécialistes de la conduite des deux-roues).

- 26 novembre : comité interministériel de sécurité routière (CISR). Renforcement de la sécurité routière selon trois axes :
 - prendre appui sur les jeunes et leur capacité à promouvoir de nouveaux comportements ;
 - développer les partenariats autour des objectifs pris par le gouvernement ;
 - garantir la liberté de circuler en sécurité.

1998

- 24 mars : décret instaurant une contravention de la 5^e classe pour sanctionner l'excès de vitesse égal ou supérieur à 50 km/h.

1999

- 2 avril : comité interministériel de sécurité routière (CISR). Diverses décisions ont été prises :
 - améliorer l'efficacité des contrôles et des sanctions ;
 - faire de la sécurité routière une « grande cause nationale » ;
 - améliorer la sécurité des infrastructures ;
 - mettre en place des plans de prévention aux risques routiers dans les entreprises et les services de l'État ;
 - mettre en place une concertation sur l'allumage des feux de croisement le jour.
- 3 mai : décret relatif à l'apposition d'un pictogramme concernant les risques induits par l'usage de certains médicaments.
- 18 juin : la loi Gayssot adopte le délit de récidive pour les très grands excès de vitesse et la responsabilité pécuniaire du propriétaire du véhicule en cas de contrôle sans interception et d'impossibilité d'identifier le conducteur. Elle vise également à améliorer la qualité de l'enseignement de la conduite en contrôlant mieux l'accès et les conditions d'exercice de la profession et à compléter la formation des conducteurs novices auteurs d'infractions graves.

2000

- 2000 a été l'année de la grande cause nationale visant à favoriser une prise de conscience des accidents de la route ainsi qu'une large mobilisation. À cette occasion de multiples initiatives nationales et locales, privées et publiques se sont développées.
- du 23 au 29 octobre : la semaine de la sécurité sur la route a permis à chacun de s'investir ou de se sentir mobilisé
- 25 octobre : comité interministériel de sécurité routière (CISR) :
 - créer d'un conseil national de la sécurité routière doté d'un comité d'experts ;
 - améliorer l'éducation et la formation à la sécurité routière par l'enseignement continu du comportement sur la route ;
 - poursuivre le renforcement de l'efficacité et de la dissuasion des contrôles ;
 - renforcer la sécurité des infrastructures et des véhicules.